

VARGA CSABA: VARGA GYULA AUTÓKAROSSZÉRIA- ÉS KOCSIGYÁR

PÉCSI KRÓNIKA

KRÓNIKA

VARGA CSABA

VARGA GYULA

AUTÓKAROSSZÉRIA- ÉS KOCSIGYÁR

Motorizáció Pécsett, a XX. század első felében

– egy családi vállalkozás tükrében

MB

263.212/q



Pécsi mentőautó (Magosix-alváz, 1938)

Pécs 2016



Ifj. Varga Gyuláné (1938)



A felszabadító gépmadár és pilótája,
Varga Gyula repülő főhadnagy évfordulós ünneplése
(Bácsföldvár, 1942. április 12.)



Ifj. Varga Gyula (1938)



„Repülőtisztek megbeszélése felszállás előtt”
(baloldalt Varga Gyula repülőgépvezető hadnagy,
feltehetőleg Krivoj Rog, 1941 őszén)



Kisteherautó (Chevrolet-alváz, 1928)



Személyautó (1927)



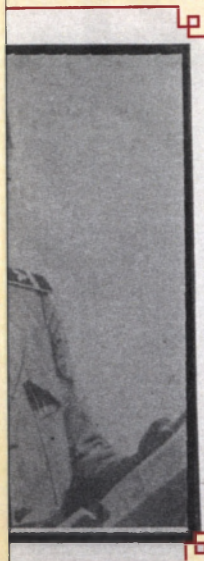
Pécsi mentőautó (Magosix-alváz, 1927)



Pécs-Mohács busz (MÁVAG-Mercedes-Benz alváz, 1928),
„a magyar vidék legnagyobb busza”



pilótája,
külös ünnepése
s 12.)



szállás előtt”
vezető hadnagy,
1 őszén)

Varga Csaba

VARGA GYULA AUTÓKAROSSZÉRIA- ÉS KOCSIGYÁR

Motorizáció Pécssett, a XX. század első felében
– egy családi vállalkozás tükrében



Pécs 2016

MB 263. 212/9



2017

Tartalomjegyzék

Bevezetés.....	5
Varga Gyula Kocsigyár.....	9
Armbrust Lajos Kocsi Gyártó	28
Varga Gyula Autókarosszéria- és Kocsigyár.....	34
Karosszériagyártás	34
Márkaképviselés.....	69
Üzemanyagellátás.....	87
Felszerelés, javítás, garazsirozás	100
Munkatársak.....	116
Telephely	120
Üzletfilozófia	130
Autó- és motorversenyzés	133
Pécsi katonai repülés	139
Ifj. Varga Gyula és a pécsi katonai repülés.....	139
Improvizáció a háború forгатagában, avagy az emberség lehetőségei.....	148
Egy műszaki repülőtiszt naplója	165
»Szép élet a katonaélet« – levelek tükrében	171
Családi háttér.....	190
Családeredet.....	190
Családélet.....	199
Függelék.....	220
VARGA BÉLA Emlékeim a pécsi Varga-cég történetéről....	220
BÓSZ ATTILA A »Mecsek Garázs«	228
BOROS LÁSZLÓ Emléktöredékek	250
KRASSÓ SÁNDOR Emlékezés	266
ROZVÁNY GYÖRGY Édesapám.....	277
RAYMAN JÁNOS Varga Gyula pécsi autós plakettjei.....	291
B. STENGE CSABA A III. közelfelderítő-század a Szovjetunió elleni háborúban	295

Jegyzetek.....	307
Rövidítések.....	383
Gyártmánymutató.....	386
Helynévmutató.....	390
Névmutató.....	394

BEVEZETÉS

A jelen kötet nem szakmunka, hiszen nem ipartörténész, nem is műszaki ember írta, hanem egy családtag, történetesen az elméleti jogtudomány hivatásos művelője, aki a jelen keretek közt kísérli meg rögzíteni mindazt, amit megtudhatott a nagyapjától alapított s az automobilizmusra átállítás nyomán apjától korszerűsített cégről, a Varga Gyula Autókarosszéria- és Kocsigyártóról. Családeredtként is feldolgozottan sajátos párhuzamban mutatkoznak dél-dunántúli iparos ősök, majd a kocsigyártást felfuttató apai és anyai nagyapa, és egyidejűleg az az összetett ipari, kereskedelmi és szolgáltatói ág, amit az automobilizmus hozott magával a karosszériagyártástól az üzemanyagellátáson át a garazsirozásig s a javításig, hogy márkaképviseleti kereskedelemtől az autóalkatrész forgalmazásig is minden e körben elképzelhetőt magában foglalóan az idő adta lehetőségeknek elébe menve szolgálja ki mindazt, amit honunkban is a lóvontatta kocsizástól indulóan felgyorsuló technikai fejlődés hozott. Feltehetően az országos fejleményeket illetően is történelmi fordulópont mindebben az automobilizmusra történő (s az apai nagyszülői oldalról sikeres, anyai nagyszülői oldalról viszont az eredmények felől nézve teljességgel sikertelen) átállás egyfelől, és a típusgyártmányok elterjedése nyomán a karosszériagyártás szükségképpen lehanyaglásával a gépjárműipari profil közép- és kisüzemi továbbalakítása másfelől. Számomra, mégis csak társadalomkutatóként, a legmeglepőbb és legmeghatóbb ebben az egész áttekintett folyamatban a mindenkori alakulásnak a körülmények nyomorúságával mintegy szembeszegülő roppant ereje, dinamizmusa s benne változékonysága, megfontoltsága, kreativitása és gyorsasága volt, valamint annak éppen őseim példájában történő újraélése, hogy mindez nem acsargások közepette, mindenki más kiütését célzó ádáz küzdelemben, hanem mintegy természetes kiválasztódási folyamatban, s így az elvileg (mert pozicionálisan) versenyfelek közt is harmonikus békében, mert a mindenkori szorgosság eredményét jutalmazva zajlott. Mintha mindez utólag is csak megerősítené, történelmi tartalommal telítené gyermekkori emlékemet, mely szülői,

nagycsaládi, a pécsi polgárságot fémjelző üzenetként kereszténységet és magyarságot tudatosított, s mindkettőt nem egy hanyatló, hanem folyvást nekifeszülő, nemzeti méretű dolgoság jegyében.¹

Túlnyomórészt Pécs történetének egy szeletéről s egyszersmind családtörténetbe foglalt ipartörténeti adalékról lévén szó, az autókarosszéria- és kocsigyár elbeszélésének szerves része lett így e könyvben az is, amit történetesen apám ugyanazon műszaki és szervezés-központú, mindenben a lehető tökélyre törekvő lélekkel szintén hivatásának érzett, vagyis mindaz, ami emlékekben fennmaradtan valamelyest még a kései utódtól elmondható a pécsi autó- és motorversenyezésben, a pécsi (katonai) repülés előmozdításában, majd a légierőknél háborús fegyveres szolgálatban is eltöltött közreműködéséről.

Miután egyébkénti saját hivatásom főként könyvtári, de nem levéltári kutatásra alapoz, így a levéltárak világában személyemben járatlanként a jelen feldolgozás során sem kívántam ilyesmibe belekontárkodni. A szüleimtől tudatosan megőrzött dokumentumokat gyűjtöttem tovább, már közel fél évszázada olyan forrásokból is, amik például abból adódtak, hogy amikor az 1950-es évek papírhányában költözéskor vagy egyéb szükségből üzleti másolatokat használtunk történetesen csomagoláshoz vagy íratlan hátoldalakat írópapírként, használat után kidobás helyett ezeket inkább megmentettem s kisimítva folyvást gyarapodó és rendeződő gyűjteménybe foglaltam. Annak ellenére, hogy az államosítás rendszerszerűen irodánk teljes iratállományát valóban nyom nélkül elpusztította, lakásunkban elhelyezetten, illetőleg segédeinktől utólag egykori őrző helyeikről gyakorlatilag kilopottan mégis sok minden visszakerült hozzánk.

De csak abból mentődhetett meg bármi is, ami nálunk, vagyis a Rákóczi út 34. szám alatt volt. Anyám legfeljebb csak apja üzemére emlékeztető néhány emléktárgyat hozott magával Győrből, itthon, Pécssett pedig a Varga Gyula Autókarosszéria- és Kocsigyárat »Mecsek Garázs« néven szüleim által újraindított cégnek végképp nem volt szüksége például az első világháború utáni évekig működött valahai Varga Gyula Kocsigyár iratanyagának jórésze. Saját emlékeként ezeket nagyapám őrizte, s vitte is magával, mikor édesapám házasságát követően a Rákóczi út 34. alatti telephelyről először a Felsőmalom utcai

bérházukba, majd a front közeledtével az ún. Szöllőbe költözött – oda, ahová a háború folyamán, immár menekülőben, idősebb leányuk is csatlakozott hozzájuk mindhárom gyermekével. Sajnálatos módon azonban a nagyszülői emlékanyagból ezen örököstől semmiféle dokumentum vagy relikvia nem került elő. Csupán számtalan kis- és nagycsaládi beszélgetés volt az, ami – még ha szétforgácsoltan is – rengeteg emlékanyagot hozott felszínre; ezek javarészt szüleimnek s keresztapámnak, foslányokban pedig a nálam idősebbeknek – két bátyámnak s legidősebb unokatestvérünknek, BAJKA ZSUZSÁNAK – köszönhetem. VARGA LÁSZLÓ nagybátyámnak hivatásos katonatisztként megkövetelt származási papíregyüttesét pedig azonos nevű unokatestvérem kölcsönözte.

Az Arcanum-cég által állhatatosan folytatott digitalizáció folyvást növekvően rengeteg adatot tesz hozzáférhetővé. Az azt kezdeményező és vezető BISZAK SÁNDORNAK köszönhetően így emlékezetből kiesett rokonok, csaknem elfelejtett munkatársi kapcsolatok, ismeretlen körülmények s események tömege tárulkozhat napról napra így fel. Mindazonáltal a legmegbízhatóbb, immár szaktudományos háttérrel a Baranya Megyei Levéltárban munkálkodó BÓSZ ATTILA levéltáros monografikus ipartörténeti tanulmánya szolgáltatta, melyben úgyszólván mindazt feldolgozta, ami levéltári forrásból Pécsen egyáltalán hozzáférhető.² Most, a kötet készültkor hála kötelezően nemcsak régi újságforrások megküldésével segített, de vállalta dolgozata kiegészítését is. Ezen túl, régi családi ismerősként írott visszaemlékezéssel járult a kötethez valahai csaknem szomszédunk, BOROS LÁSZLÓ tanár úr,³ valamint a szigeti városrészben utolsó családi lakásunk közvetett szomszédjaként KRASSÓ SÁNDOR jogász-doktor,⁴ akik bőven idősebbként, saját bőrükben megéltként, a múlt ma már jobbra elfelejtett, de a feldolgozást igencsak kiegészítő helyzetekre s történésekre csaknem fényképszerű pontossággal és megjelenítő erővel gondoltak vissza. Megkerestem a pécsi érmekutatás doyenjét, RAYMAN JÁNOS aranydiplomás vegyészmérnök urat,⁵ mihelyt a Lauber Dezső Sportcsarnoknak köszönhetően sikerült digitalizáltatnom az ottani muzeális sporttörténeti gyűjteményben még létrejöttkor elhelyezett családi versenytrófeákat, s ő rögvést vállalta ezek numizmatikai feldolgozását. Ugyanezt a készséget tanúsította a Közel-Keletről kulturális könyvek tucatjában híradást vállaló sikeres pécsi

szerző, aktív életében ismert pécsi újságíró, ROZVÁNY GYÖRGY⁶ is, mikor kiderült, hogy édesapja volt az az egykori gépkocsizó katonatiszt, akinek élete üzemünk végnapjaival valamelyes időre összefonódott. STENGE B. CSABA⁷ hadtörténész, a második világháborús katonai repülés fáradhatatlan kutatója pedig szintén komoly hálára kötelezően vállalta, hogy hivatali és kutatói elfoglaltságai közt ez esetben is úgyszólván kismonográfikus összegzéssel gazdagítsa a jelen kötetet, feldolgozva a m. kir. légi-erők Pécssett indult közelfelderítő százada történetének utolsó fejezetét, eseményeit s alakulatként megszűntét. A kocsigyártásra vonatkozó két fejezet kritikai olvasásával végül a Magyar Közlekedési és Műszaki Múzeum nyugalomba vonult főigazgatója, KÓCZIÁN ANDRÁS⁸ SZENTPÉTERI ERZSÉBET tisztelt meg, hálára kötelezően észrevételeiért.

Mindezek felül rengeteget köszönhetek a legkülönbébb telefonos kapcsolatfelvételeknek, amik többnyire – habár ismeretlenségből indítva – nemcsak gyümölcsözőknek, de egyszersmind barátságos hangvételű beszélgetéseknek s mind e közben pótolhatatlan információforrásoknak bizonyultak. Ezekről a maguk helyén, az adott információnál emlékezem meg.

Megtiszteltetés számomra, hogy a jelen áttekintés a Pécsi Krónika sorozatában jelenhet meg. Sok évvel ezelőtt ANDRELL TAMÁS úr – akkor még TREBBIN ÁGOST társaságában – egy a Baranya Barátainak Köre őszi, MAYER MIHÁLY pécsi megyéspüspök úrtól szervezett, a kívülállók számára meghívásos rendezvényének meghívottjaként maga keresett meg, s a Házmaster '98 Kft. ajánlatával is egy éve maga élt. Könyvkiadása önzetlen ajándék a városnak, s örülök, hogy ebben magam is – együtt a Függelékben dolgozataikkal jelen lévő kiválóságokkal – szerepelhetek.

Varga Gyula Kocsigyár



„VARGA FERENCZ kovácsmester, Barcsón” (1880 után)”

Az 1872-ben a somogyi Kálmáncsán született id. Varga Gyula eleve belenőtt a kocsikészítést is szükségképpen felvállaló falusi kovácsmesterségbe, hiszen az ő édesapja, az 1840-es somogyvári születésű VARGA FERENC szakmai útjáról annyit tudunk, hogy – feltehetően közbenő kezdéssel¹ – 1878-ban költözött Barcsra, ahol a drávai kikötőtől a faluba vezető Fő-úton rendezte be műhelyét.²

Segédlevelét apjánál megszerezve így nagyapám Grazot egyebek közt érintő monarchiabeli vándorútra kelt,³ míg az akkorra már országos nagyság, ZUPKA LAJOS fővárosi cégénél⁴ hat évet dolgozva lett művezető, vagyis a főnök után az első. Önállósulóan, patrónusa tanácsára, Pécsre 1896-ban költözött.

Az ipar országos helyzetéről tudni kell, hogy „[a] kocsigyártó iparban az 1885. évi országos kiállítást követő években ország-szerte gyorsütemű gyarapodás kezdődött, amelynek eredményeként 1886 és 1896 között megkétszereződött a kocsigyártók száma.” Mindezek közül azonban „[a]z 1896. évi millenniumi kiállítás ismertetője csak hét üzemet sorolhatott a vállalatok, illetve a gyárak sorába”,⁵ míg a többi – tucatnyi közepes méretű üzem kivételével – kismesterek kisüzeme volt, amik kovács



A grazi céhűt trófeája
nagyapám lakásában

vagy éppen lópatkoló kovács mesterség birtokában alkalmilag, egyéb mesterek/kisüzemek munkájának bevonásával megrendelés esetén vállalkoztak fogatolt járművek készítésére is.

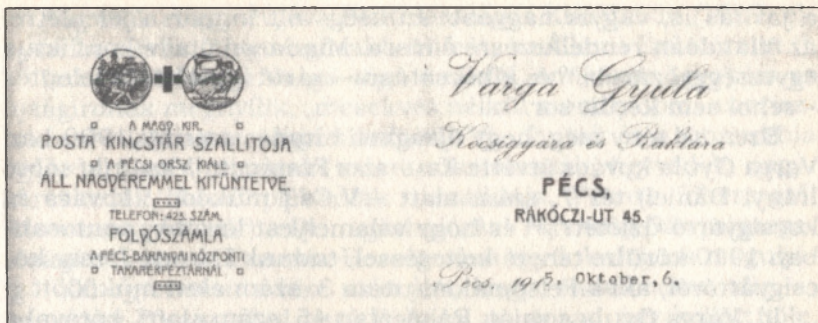
Indulásáról nemigen állnak rendelkezésre információk. Tény, hogy 1918-ban – és 1923/1924-ben még bizonyosan – használt céglevél-felzetén az alapítás éveként 1894 szerepel. És az is tény, hogy ugyanezekon a saját nyomtatványokon megérdemelt hírnévként nemcsak a később említendő 1907-es Pécsi Országos Kiállításon elnyert legmagasabb helyezés érmét, de az 1888-as Pécsi Általános Kiállítás „Elismerés az érdemnek” hátoldalú kiállítási aranyérmét is feltünteti. Miközben az úgyszin-



Az 1888. évi Pécsi Általános Kiállítás kiállítási aranyérme
[„Elismerés az érdemnek”]⁶



Az 1907. évi Pécsi Országos Kiállítás érme (arany, ezüst, bronz)⁷



tén tény, hogy ismert első, s az 1910-es évek első felében bizonyosan használt levélpapírján már egyik sem tűnik fel. Nos, szubjektíve biztos lehetek abban, hogy jogosulatlanul egyiket sem használta; bár az akkor még mindössze tizenhat éves fiatalemberre vetítve kézenfekvő magyarázat a mára adathiányos helyzetben nem kínálkozik. Mindazonáltal az alapítás éve tekintetében a megoldás kulcsa aligha rejlik másban, mint a mesterével, ZUPKA LAJossal való kapcsolatában. A többit pedig feltehetően vagy apjával való sikere, vagy a Pécsre telepedését követő valamely cégbeli társulás szolgáltathatja.⁸

Egy a Pécs városi rendőrkapitány felhívására „DRENDA és Varga” aláírt jelentésből⁸ megtudható, hogy az 1905. július 2-án kezdődött kétnapos sztrájkot követően – „bár ugyanebben az évben, a valóságosan nehéz munkafajták közül új gépeink beállításával jó munkaviszonyokat teremtettünk” – a szakma pécsi segéd munkásai (akik „gyári kompániának, vagyis úgynevezett egyletnek voltak csak tagjai” addig), mint kovácsok beléptek a városi Vasmunkás Szakegyletbe, mint bognárok vagy nyergesek pedig a pécsi szocialista pártba. Az ezekben zajló „munkaadók elleni lázítás” hatására 1906. május 1-én Pécsen „minden munkaadónál” – s „[h]ogy kinél keletkezett a sztrájk nem tudni.” – háromnapos sztrájkba kezdtek: mindösszesen 22 kovács, 10 bognár, valamint 13 nyerges vagy fényező. Ez bérharc lehetett, egyszersmind tiltakozás a hosszú munkaidő⁹ ellen. A munkaadó oldaláról ezt az üzleti profil bővülése indokolta: egyfelől az, hogy a gépesítéssel most már nemcsak saját kocsigyártásukat könnyítették, de folyamatos alkatrésztermelést is folytattak, másfelől pedig az, hogy profiljukba bekerült

a javítás is, vagyis nagyobb szükség volt immár a jelenlétre, az állandóan rendelkezésre állásra. Mindazonáltal e konfliktus egyezséggel zárult,¹⁰ és elbocsátásra – zárul így a közös jelentés – sehol sem került sor.

Ezen túl tény még, hogy újságbeli híradás szerint „1900-ban Varga Gyula kovács átvette KRAUTSZAK FERENC itt [Vásár (későbbi Irányi Dániel) tér 7. szám alatt – V.Cs.] működő¹¹ kovács és kocsigyártó üzletét.”¹² és hogy valamelyest később, pontosabban 1910 körülre tehető keltezéssel, tudunk DRENDÁ JÓZSEF kocsigyártóról, aki a Felsőmalom-utca 3. szám alatt működött.¹³

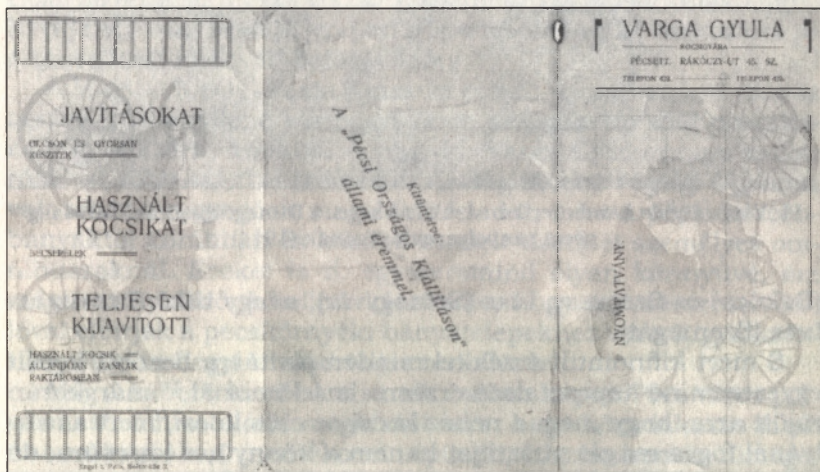
Id. Varga Gyula a saját, Rákóczi út 45. szám alatti, hátával a közeli várfalban végződő nem túl nagy ingatlanán immár önálló cégét – másfél tucatnyi alkalmazottal, vagyis már-már nagyüzemi szinten – egy évtized múltán tudta elindítani. Ennek utcafronti alagsorában volt a bognárműhely, felette egy utcára nyíló, háromkirakatos készkocsiraktár, a teljesen felaszfaltozott udvarban kovácsműhely, valamint fényező-, és kárpitosműhely. Ez gyár volt már a szó legszigorúbb értelmében, s a kor túlságosan is általánossá váló névhasználati szokásától eltérően nem olyasmi, ami „csak a névjegyén hordozza a gyári rangot.”¹⁴ Valóban gyárnak minősülhetett ez – a gyártási folyamat¹⁵ egészének átfogása¹⁶ okán,¹⁷ továbbá a munkáslétszám okán¹⁸ is. A fél udvar fölé féltetöt építtetett, hogy annak gerendázatán tarthassa a faanyagot. És ráadásul nemcsak saját családjával lakott ott, de hat-hét inasa közül a vidékiek úgyszintén mind itt kaptak szállást és nagyszüleimtől kosztot.



Id. Varga Gyula és neje esküvői (1905) és nagycsaládi jubileum alkalmából készült (1921) fényképe

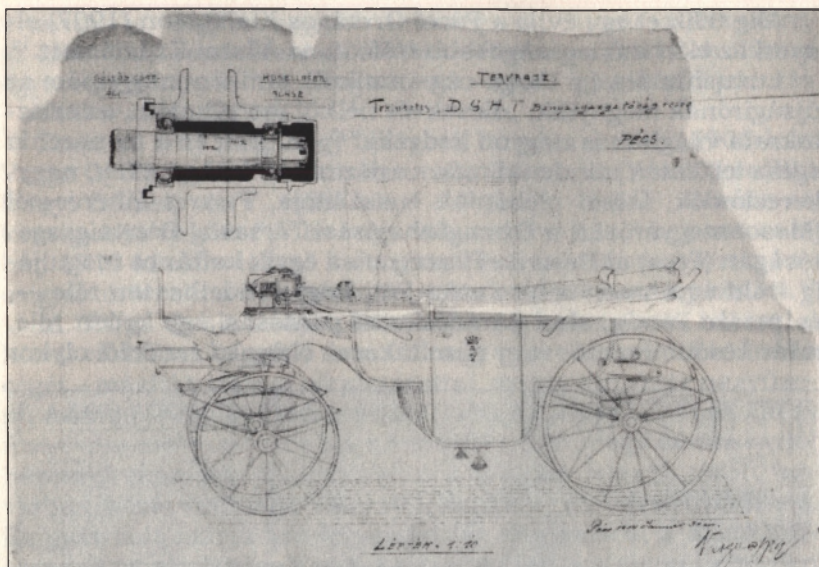
Alig telik el egy év, s a Pécsi Országos Kiállításon (1907) elnyeri az elérhető legrangosabb trófeát, az Állami Ezüstérmet.¹⁹

Luxushintóival a Varga-cég – amikről, amiként nagyapám az újságírónak megnyílik, „dicsekvés nélkül mondhatom, az arisztokrata világban is nagyon kedvelik”²⁰ – főurak és a monarchia egész területén mindenki más – arisztokraták, ügyvédek, nagykereskedők, falusi plébániák – szállítója, FRIGYES főhercegtől (Mosonmagyaróvár) a Dunagőzhajózási Társaság Bányagazgatóságán (Pécs) át Bosznia-Hercegovina egyik kaftános moguljáig – aki egyenesen a híre után jött, hogy rendelhessen tőle –, és persze Pécsig, ahol parádéskocsi pontosan úgy kellett tőle, mint később mentő- vagy tűzoltókocsi. Nagyúri rendelői olykor



Cégprospektus valamikor 1907–1911 tájáról

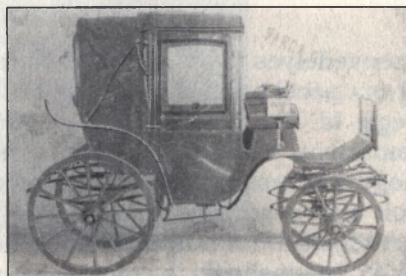
szenvedélyes ló- és kocsibarátok voltak maguk is. Így gróf ZICHY GYULA pécsi püspök vagy a gyáros ZSOLNAY MIKLÓS maguk hajtják végig id. Varga Gyulával a püspökség ill. gyár teljes kocsiállományát, beleértve a személyesen használt díszes batárokat, hogy a tavasszal és ősszel egyaránt esedékes szezonális javítások szükségét személyesen megtapasztalva évente kétszer átbeszéljék. De rendszeres üzletfelek voltak olyan nevekkel jelzett főúri gazdaságok is, mint herceg MONTENUOVO NÁNDOR (Németbóly), a grófok sorában BENYOVSZKY MÓRIC (Siklós), MAJLÁTH GYÖRGY



Id. Varga Gyula Landauer-konstrukciós rajza a Dunagőzhajózási Társaság pécsi bányagazgatóságának (1914)

(Bakóca) és SZÉCHENYI IMRE (Somogyvár), avagy báró BIEDERMANN IMRE (Szentegát).

S mert kifinomult érzékkel minden javításra beadott kocsit egyszersmind tapasztalatszerzésre is felhasznál,²¹ már korán rájött arra, hogy „nem a nehéz kocsi az erős kocsi, mert az súlyánál fogva magát pusztítja, hanem a könnyű, a karcsúra, de erősre méretezett”. Amikor nyilvánvalóvá lett, hogy hiába bővül



Hintók, még a Rákóczi út 45. szám alatti telephelyen készülten

egyre tovább a postaforgalom szerte a birodalomban, az erdélyi és a horvátországi-szlavóniai postameneteknél sem a lovak, sem a kocsik nem bírják rengeteg pénz-, levél- és csomagküldeményükkel a nehéz, hegyes, egyenesen úttalan terepet, nos, akkor ő egy könnyű paskét-kocsi súlyának (alig kétszáz kilogrammnak) megfelelő mintapéldánnyal pályázik és nyer, s a világháborúig – ami ezt a megrendelést felfüggesztette, majd elszakadásunkkal Ausztriától immár az osztrák postaigazgatást sem érhetette el – el is készített ebből mintegy 40-50 darabot. „Könnyű favázú volt, a fordulékonyosság érdekében rövid, a kocsisbakon könnyű, nyitható tetőelemmel – emlékezett erre is a cégben később tulajdonostárs, a szerelésben nagymester Béla fia –, s az egész hátsó terhelhető tér kosárfonású, ami hátul nyitható, belsejében pedig lemezből készült vaskazetta az értékes küldemények befogadására.”²²

A Magyar Királyi Posta Kincstár ennek nyomán hívta meg az ország huszonkilenc vármegyéjében szolgáló zöld postakocsik gyártására, amikből – mint id. Varga Gyula maga vallott róla²³ – „több száz” el is készült a világháború végéig. Ugyanaz volt tehát a ragyogóan megoldott feladat, mint a pécsi kőszénbányáktól korábban és később rendelt tizenkét személyes omnibuszoknál. Ezeket is ti. egyszersmind olyan könnyűvé, ám mégis strapabíróvá kellett készítenie, hogy mindösszesen két lóval elbírják a pécskörnyéki bányatelepekhez vezető, gyakorlatilag úttalan hegyi utakat teljes terheléssel.

Még a háború kirobbanásának évében kapott Pécs város polgármesteri hivatalától megbízást arra, hogy közadakozás általi finanszírozásban mentőkocsit építsen, hiszen immár tömegesen érkeztek súlyos háborús sérültek a vasútállomásra, s ezek továbbszállítására, kórházba vitelére nem állt addig rendelkezésre semmiféle készség. S mivel a közadakozás lelkesége őt is elragadta, e járművet szintén az elérhető legkorszerűbbre építette. Mint a sajtó – az Újév napján közszemlére tétel elő-rejelzésében – hírül adta,²⁴ „szép és ügyes berendezésű kocsi” ez. Majd másnap ismét tudósított. Eszerint „a város színeinek megfelelően kékre fényezett, sárga kerekű, gummitalpas” ez a kocsi, „lapdás autókürttel” jelző, belépítménye maximálisan terhelhető, miközben könnyedségét mégis megőrizte. Vagyis annak ellenére, hogy egyidejűleg vagy két hordágyon fekvő vagy egy hordágyos és öt ülő beteget szállíthatott – persze kocsisán

és a mentőorvoson túl —, a pécsi Mecsekalja meredek útjaira is könnyen felbaktathatott. Konstruktóri leleményként számol be a helyi sajtó arról, hogy külön telefonon beszélhetett egymással menet közben a mentőorvos és a kocsis, valamint hogy olyan erős, állítható fényszórókkal szerelte fel, amik lehetővé tették éjszakai helyszíni baleseti segítségnyújtást is.²⁵

Mindez pedig összességében olyan üzleti forgalmat biztosított számára, hogy üzemébe már 1915-ben be kellett szereltetnie a telefont.²⁶

A katonai szolgálattól egyébként mentességet kapott.²⁷ A kereskedelmi miniszter megbízása azonban 1915-ben utolérte, hogy fogatok átvételében immár a hadsereg általi kötelező begyűjtésükkor mint „polgári bizalmi férfi” közreműködjék.

Azzal még tovább erősödően, hogy a vidék kocsigyártása felzárkózott a főváros mögé, egyre többet számított a cég hírneve, mint garancia a jó termékre, szemben az ilyen-olyan mesterek, cégek és kocsik tömegével, akik/amelyek csakis „lovakat nyúzó” „koporsókat” állítottak elő. Úgy tetszik, hogy talán a leginkább kritikus pont a tengelytávolság és a tengelymagasság (azaz keréknagyság) eltalálása, és ezzel az optimális felépítmény-magasság meghatározása és a felépítmény-kialakítás milyensége volt. Merthogy erről szolt a kocszi maga: úgy ülhesen bele utasa, hogy jól érezze benne magát; vagyis messze túlmutatott a különben szintén nem mellékes esztétikumon. Bizonyosan nem elszólás mondatja ezért, hogy „[a]z egymásról másolás egyébként is elterjedt szokás volt az iparban, ha egy neves, elismert gyár készítményeit látták, gyorsan levették a méreteket vagy például a kovácsok drótból lehajtogatták az alváz első tagjának mintázatát stb.”²⁸

Főváros és vidék újszerű, de egészséges kapcsolatáról is vall mindez. Hiszen az eltérő földrajzi adottság, a domborzat, a Mecsekre már a századfordulótól kezdve felkúszó város közlekedésének biztosítása saját gondolkodásra ösztönzött, egy ehhez alkalmazkodó – s talán többarcú, több egymással részben szembenálló követelmény optimális kielégítésére egyidejűleg alkalmas – stílus kialakítására a kocsigyártásban úgyszintén; talán nem véletlen ezért, hogy pontosan egy innen, tehát strapásabb igénybevételi helyről került ki kocszi a postai csomagszállítás remélt monarchiabeli s részben megvalósult magyarországi ellátására egyaránt.

A háború alatti dekonjunkturális kényszergazdálkodás mindezzel együtt igencsak megterhelte a gyár fenntartását. Egy, a főispáni hivatalnak 1918. december 18-án kelt levél számol be arról, hogy „üzletemben semmi kereslet nincs, jelenleg a meglevő anyagaimat dolgozom fel raktári kocsiknak hogy a meglevő és a harctérről megjött néhány emberemnek munkát adhassak, azonban ezen anyagom máris fogytán van, és hogy embereimet 6-8 hónapig munkával elláthassam kb. a következő anyagokra volna szükségem” – és gyakorlatilag minden egyes alapanyagnak a tételes felsorolása következik, amik nyilván mind csak hatósági engedélyezéssel voltak akkoriban beszerezhetők.²⁹ Ez a mennyiségben s minőségben teljes specifikáció – feltehetően tíz hintóhoz elégségesen – bizonyára hitelesen mutatja a korabeli kocsikészítés alapanyag-szükségletét.

10 kötés (40 szál)	kerék sing	15×36 – 16×40 mm
10 szál	gömbölyű vas	24 mm
10 szál	félgömbölyű vas	15×30 mm
10 szál	félgömbölyű vas	84×16 mm
400 kg	4-4 lapos kocsi rugó	40 mm széles
10 készlet	bőrözött hintó tengely	32-35 kg
5 köbméter	fenyőfa deszka	12 1/2" 12 4/4" czol
20 kg	enyv	
20 kg	bognár szeg	különböző
10 kg	kartács szeg	különböző
75 kg	terpentin	
50 kg	firnisz	
20 kg	kocsi lack	
20 méter	tetévászon	
10 méter	kék posztó	
10 méter	szürke posztó	
2 kötés	disznó bőr	
3 db	fedél bőr	
1 db	blank bőr	
10 nagy orsó	cérna	16-24. szám
3 kg	varró spárga	8. szám
5 kg	bőr lack	

650 kg	sínvas	
400 kg	patkóvas	
100 kg	gömbvas	
150 kg	½ gömbvas	
11 készlet	hintőtengely	
5 köbméter	fenyőfadeszka	
20 kg	enyv	
30 kg	szeg	
1500 kg	patkószeg	
300 kg	patkósarok	
90 kg	Terpentin olaj	
65 kg	Firnisz	
45 kg	kocsi lack	
5 kg	bőr lack	
1 ½ kg	szárítókence	
1	ólomczukor	
16 orsó	czérna	
3 kg	varróspárga	
4 ½ köteg	disznóbőr	
15 fm	viaszkosvászon	
2 köteg	birka bőr	
3 db	fedél bőr	
1 db	fényes bőr	
20 fm	tetővászon	
20 fm	posztó	szürke vagy kék

1923. december 29-ről fennmaradt egy MATIEVITS GYULÁNAK³⁰ szóló számla – már csakis Rákóczi-ut 34. címet viselő fejléccel – 3.800.000.- Korona (és 3% forgalmi adó) áron egy Eszterházy-kocsiról, aminek érdekessége, hogy megtudjuk belőle: az akkor tizenhét éves ifj. Varga Gyula már élhetett számlakiadmányozási joggal.

A Varga Gyula Kocsigyár évente átlagosan mintegy 140 kocsit gyárthatott,³¹ a javítások mennyisége és volumene persze nyilvánvalóan felbecsülhetetlen,³² hacsak nem másnál megismert arányok átvitele nyomán. Nem tudható pontosan, hogy

mikor milyen ütemben hanyatlott le a kocsigyártás s a kocsijavítás; mindenesetre az ország kocsigyártói még 1937-ben is összeülnek kongresszusra, ahol is elismerő oklevél adományozásával emlékeznek meg azon kartársaikról – így nagyapámról –, akik több, mint negyed évszázadon át üzik már a kovács-, kerék- és/vagy kocsigyártás iparát.³³

Az irodalomból tudni véljük, hogy a Monarchia Magyarországnak úthálózata alig biztosította azt, hogy bármiféle időjárás esetén használható legyen – 1897-ben például a dél-dunántúli megyékben Baranya állami és törvényhatósági útjainak csak 22,7%-a, ám Somogyban már 55,4%-a s Tolnában 55,9%-a volt kiépítetlen³⁴ –; s azt, ami mégis volt, a Nagy Háborúban már mobilizált katonai járművek fogas acélabroncsai és az egyébkénti igénybevétel volumene gyakorlatilag felszántotta. Közel egy további évtized telik el a Trianon utáni maradék ország talpraállásáig, pontosabban addig, hogy javítás és utak s szükséges műtárgyak építése egyáltalán szóba jöhessen.³⁵

A háború utáni idők viszont egyre sürgetőbben kezdtek szólni az automobilizálásról.³⁶ Az a tény, hogy e kihívással nagyapám – „ez az invenciózus, vállalkozó kedvű ember, [aki] megértette a kor szavát”³⁷ – vállalta a szembenézést, már önmagában sikertörténet, s persze, az a régi profil szemszögéből nézve is. Merthogy – olvashatjuk egy gyár-monográfiában – „Az autógyárak, így például az első magyar autógyár, a MARTA sem foglalkozott karosszéria készítéssel, s az autóipar részére a kocsiszekrények gyártása a kocsigyártó iparra maradt, amelyet azonban szinte teljesen felkészületlenül ért ez az új lehetőség.”³⁸ Id. Varga Gyula addigi kocsigyártó manufaktúrája ehhez kevés volt; a karosszéria-gyártó profil felvállalásához egyébként is nagyobb telephely kellett. Merthogy eddig oly szűk térben mozgott, hogy munkakezdetkor munkásainak ki kellett tolniok az utcára elkészült kocsijaik teljes „raktárát” – ami a Hal tértől úgyszólván a Rákóczi úti kereszteződésig terjedő közel száz méternyi útszélt meglehetősen igénybe vette –, majd munka végeztével ugyanezt az állományt az üzemudvarba minden nap vissza is kellett tolniok.

Fokozatosan tehetette át céghelyét a Rákóczi út 34. alá, hiszen 1918. december 18-i levele még és már kettős fejléccel – „Varga Gyula Kocsigyára és Raktára, Pécs, Rákóczi-ut 34-45.” – íródott. Ennek fennmaradt homlokzati terve a javarészt Pécssett tervező,

lakásuk utcai bejáratával (s alatta ugyanennyi pinceablakkal); kapubejárattal; majd boltbejárattal és „Sportcikk” feliratú, kapubéllet-nagyságú csupa-üveg falú kirakat-kiképzéssel számolt. A kapubejárat felett pedig tornyos kiképzést gondolt, amelynek közepén – rizalitszerű szecessziós keretben – „Varga Gyula / Pécs / Kocsigyára” lett volna olvasható.

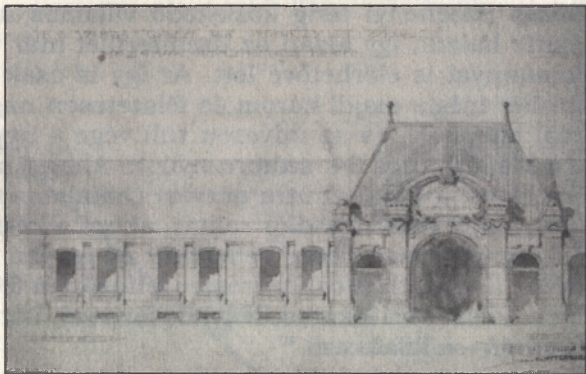
Nos, miután csaknem három évtized során a cég „ugy kinőtte magát, hogy nemcsak Pécsnek, hanem az országnak egyik legnagyobb kocsigyára” lett,⁴⁰ 1926-ban indult az új cégnév, a Varga Gyula Autókarosszéria- és Kocsigyár a Rákóczi út 34. szám alatt. Megmaradt tehát a várost átszelő főúton (amit kevéssel korábban még Ország utcának neveztek⁴¹), de immár még közelebb került a vasútállomáshoz. Az állomástól a városközpont Széchenyi térig közlekedő villamos ugyanakkor éppen előtte haladt, így aztán az üzemterület már vasúti gördülő állománnyal is elérhetővé lett. Az így is csak alig 1500 m²-nyi terület mégis majd’ három és félszeresen nagyobb lett, mint a régi telephely, és az udvaron túli vége – ugyancsak kijáráttal – a Majláth utca 34. számra nyílt. Ahogyan kialakított, főfrontjával a Rákóczi útra nézvést „hatalmas tükörablakok mögött, van a cementpadlós raktár, ahová a kész autókát helyezik le”, az udvarban pedig benzinkút és garázs, s az udvar végén délre, a Majláth utcai házrészre felfűzötten fedett szerelőműhelyek: kovács és lakatos, bognár, fényező, kárpitos, és – a saját nyelvén – a kilakkozó.⁴²

Országos elsőségén túl abban, hogy nem köz-, hanem magántérben létesült, de nyilvános kiszolgálásra, itt, nálunk volt a városnak is első, sőt az indulás teljes évén át egyedüli benzinkútja.⁴³ Száznyira becsülhető ekkoriban a városban közlekedő autók száma. Mindenesetre ez a kút az első tíz hónap során 135.200 liter benzint forgalmazott.⁴⁴ Persze kézi pumpálással mindvégig, beépített üvegedényén keresztül, külön külső kannás keveréssel. A Steaua „Rex” benzinkút-hálózat tagjaként létesült és működött mindvégig.

Miközben id. Varga Gyula egykori eszményképei, az ország nagy kocsigyártói – KÖLBER FÜLÖP és ALAJOS,⁴⁵ valamint MISURA MIHÁLY a fővárosban, a REITTER-kocsigyár pedig Vácott⁴⁶ – csakúgy, mint addigi kismesterek sokasága elvéreztek az automobilizmusra átállás nehézségeitől, 1926 nyarára id. Varga Gyula már elmondhatta az új gyáráról faggatózó újságírónak, hogy

már ezen új profilban sem kezdő, hiszen eddig tizennégy városi autóbusz („amelyekről fővárosi szakkörökben a legnagyobb elismeréssel nyilatkoztak”⁴⁷) és számos személyautó karosszalása áll mögötte.⁴⁸

Túl sokat persze a karosszériagyártás beindulásáról sem tudunk.⁴⁹ A buszok tekintetében egy MÁVAG–Mercedes alvázra készült Pécs–Kaposvár buszról van bizonyosság s FEUERSTAHLER VIKTOR akkor még nyomjai vállalkozó Fiat 505 alvázra épült 35 LE, 18 ülőhelyes, piros karosszériájú, a megyében elsőként postát is szállító, Pécs–Mohács vonalon közlekedő kisbuszáról maradtak fenn nyomok.⁵⁰ Teherautók tekintetében pedig arról, hogy a Pannónia sörgyárnak sörszállító, CZIRJÁK I. ANTALnak duplafalú jégszállító, NEUMANN SÁNDOR ekkor már hatalmassá növekvő tejgazdasági vállalkozásának pedig üzemi teherautót, és önön magának családi használatra Steyr XII N alvázra *Tourenwagent* gyártott. Más hírek pedig arról szólnak, hogy legelső karosszériáit Pécs városi szolgálatai számára, azaz posta-, mentő-, majd tűzoltókocsikként építette. Mindezeket pedig megelőzhettek olyasmik – saját gyártmány-albumban megőrzött fényképek tanúskodnak ilyesmiről –, mint 1921-ben egy Ford-A gyári karosszériához koffer illesztése, avagy 1925-ben, A. J. Stevens saját motorhoz oldalkocsi kapcsolása. Ugyanakkor figyelemreméltó, hogy mindkét fénykép háttérében már megmunkálás alatt álló – úgy tetszik, Steyr gyártmányú – alvázak láthatók.



A karosszéria-terveket az idősödő apától átvéve egyre inkább 1906-ban született fia, ifj. Varga Gyula kezdi el készíteni,⁵¹ aki már – láttuk – tizenhét éves korától önálló számla-kiadványozással besegített a cégbe. Érettségije után pedig éppen elkezdte volna a fővárosban műszaki egyetemi tanulmányait, apja ki-

vánságára mégis a nagyokhoz kellett mennie, hogy ZUPKA LAJOS, majd MISURA MIHÁLY immár autókarosszéria-gyártóvá lett cégénél, zárásul pedig a Magyar Steyr Automobil Rt.-nél gyakorlati tudását mélyítse el. Mire visszatért, 1926-ban megszerezte kocsigyártó segédlevelét,⁵² miután egy évvel korábban már „gépjárművezető” engedéllyel is rendelkezett.⁵³

Ez volt az az idő, amikor még akár motoros hintónak nevezhették e gyártmányokat, lévén – mai ipari formatervező mondja – „az automobil változatlan formában és anyagban örökli a bártár fafelépítményt.”⁵⁴ Ilyen kettősség pedig a kocsigyártás még jelenléte és az automobilizmus már sürgető igénybejelentése közt még egy bő évtizeden át id. Varga Gyula saját üzeméletében is jelen volt. 1926 kora tavaszán számol be az újságíró a karosszéria- és kocsigyárként beindult üzemről akként, hogy egyfelől a kocsiraktárban „egy sereg különféle hintó áll készen. Egy közülük megrendelésre készült, a többi eladó”, másfelől a műhelyben pedig „[e]gy hatalmas autóomnibusz teljesen készen áll, holnap már viszik is Siklósra. Öt alvázára folyamatban van a karosszéria építése. Mind az öt megrendelésre készül.” Lassan megszűnik ugyan a kocsigyártás, a cégnévben mindazonáltal 1938-ig fennmarad;⁵⁵ fia, ifj. Varga Gyula az automobilizmus hatalomátvétele megtörténtnek tudva teszi majd ekkor a „Mecsek Garázs”-t vállalkozása új hívószavává.⁵⁶

Számos újságcikk tudósított id. Varga Gyuláról, aki szakmai szervezetekben – így egyebek közt az Ipartestület, valamint az Iparkamara elöljáróságában, s a Munkásbiztosító Pénztárban⁵⁷ – aktív volt; s olyan közmegebecsülésnek örvendett, hogy visszatérően (de sikertelenül, merthogy ipara kétkezi gyakorlásának folytonosságától a legkevésbé sem akart elszakadni) elnöknek javasolták. 1929-ben a városi legtöbbadófizetők listáján már csak ingatlanai okán is az 57. helyen szerepelt.⁵⁸

Mindazonáltal egyszerre volt szerény és büszke: „iparos”, aki munkásaival együtt munkaruhában, mesterköténnyel végigdolgozza a napot; aki nem reklámoz, nem hirdet, mert gyártmányai beszélnek helyette; s tartása okán – az „iparos” megszolgált büszkeségével – nem fogadja el az előkelő Nemzeti Kaszinóba történő meghívást sem. Igazi konkurenciája csak a Nagykanizsa, Kaposvár, Eszék, Szabadka és Szeged által megvont körön túl lehetett; e körön belül pedig Baranya, valamint Somogynak és Tolnának mindenekelőtt déli része lehetett úgy-

szólván kizárólagos területe. Az első világháború előtt asszonya az egész munkásságot kifőzte;⁵⁹ a korai hajnali kezdő s a hektikus munkaidőt megkövetelő iparostársaktól eltérően szigorúan nyolc órában rögzítette a munkavégzést, s ezt rendszeren meg is fizette; vidéki inasait üzemében lakatta; segédeinek család-alapításhoz telket/házat hitelezett; otthonába kétféle újságot járatott, s szak- és szépirodalmat rendszeresen sokat olvasott; iparostársakkal munka végeztével beszélgetni a Polgári Kaszinóba járt el.⁶⁰

Az a fejlődés mindenesetre, ami a kocsigyártás professzionalizálódásától és a kocsi gyáripari terméké válásától szinte egy évtizeden belül, egy világháborút s a trianoni sokkban történő újrakezdést is magában foglalóan a világgazdasági válság begyűrűzéséig és taroló hatásáig eltelt, mint úttörő idő, az össznövekedésben lenyűgöző. A statisztika ugyanis hivatalosan – a fővárosi „utcai közlekedés” példájában – az alábbi számokat mutatja:⁶¹

	1912	1930	1931	1932
személyautó	-	5.842	4.823	4.446
bérautó	-	1.425	1.452	1.400
összesen	-	7.267	6.275	5.906
teherautó	-	2.327	2.269	2.121
autóbusz	-	308	312	322
összjármű	1.377	15.316	8.856	8.671
összesen				
vezetői vizsgát letettek	1.008	8.020	5.788	4.210
ebből Budapesten		4.644	3.445	2.582

A „Mecsek Garázs” indítása jogilag választotta el ifj. Varga Gyula vállalkozását édesapjáétól, miközben fia beléptével apja már egy évtizede egyre kizárólagosabban elsőszülöttjére hagyta mind a tervezést, mind a napi menedzsment operatív feladatát.

A következő részben tárgyalandó Armbrust Lajos anyai nagypapától eltérően id. Varga Gyula szerencsésebb életkorban, mert önála később született. Ő is csakúgy, mint távoli kollégája, elsőszülöttje leendő feleségének a győri apja, a magyarországi kocsigyártás hőskorában lépett az önállósulás útjára. Akkor, amikor kisüzemekből nagyüzemek, majd továbbnövekedéssel és/vagy gépesítéssel gyárak lettek, illetőleg akkor, amikor – pontosan az új évszázad első éveiben – a vidék elkezdte belakni az országot, s a fővárosból induló termékellátás helyett maga kezdte el termékeit küldeni a fővárosba.⁶²

Ez persze nem volt előzménytelen, mint ahogy nem lehetett véletlen az sem, hogy őseim a kovácsmesterségben való jártasság megszerzése után miféle elhatározással hová telepedtek le, hogy ambícióiknak megfelelően megkezdjék önálló szakmai életüket. Merthogy Győr csakúgy, mint Pécs, Mária Teréziától kapják meg egy szabad királyi város jogállását (1743-ban ill. 1780-ban), s mindkét város – amit Győr esetében a méltán emlékezetes Zechmeister Károly polgármesteri programja és teljesítménye,⁶³ Pécs esetében pedig a honi erőből, polgárosodásból megvalósuló gyáripari felfutás jelez – pontosan ekkor, a kiegyezés nyomán a századfordulóhoz közeledve indult látványos fejlődésnek. Következésképpen ígéretesnek bizonyult, tekintélyes vonással, hívó erővel.

Különösen kiemelkedő e szempontból Pécs, mint olyan regionális központ, ami mellett „vezető városként” a Dunántúlon még mindössze Győr, Sopron és Szombathely említhető.⁶⁴ 1900-ban nem csupán a legnépesebb város Dunántúlon, de az ország 8. legjelentősebb városa egyszersmind – aminek húszas skáláján Dunántúlról még Székesfehérvár (13.), Sopron (16.), Győr (16.) és Szombathely (18.) szerepel. 1908-ban például autóból mindössze kettővel rendelkezik, de bérkocsiból Székesfehérvár (77) után Dunántúlon a legtöbb (72) található.⁶⁵

S habár – folytatva megkezdett gondolatmenetünket – a legalábbis vidéki automobilizmusban választóvonalnak bizonyuló 1926–1928-as években már id. Varga Gyula sem fiatal – ötvenes éveinek második felében jár –, ámde még elég erőt érez magában ahhoz, hogy kellő döntéseket meghozva üzemét olyan növekedési pályára állítsa, amelyen – noha komoly pénzügyi tartalékok kelthettek a világgazdasági válság begyűrűzésének, majd hosszan elnyúló utóhatásainak túléléséhez, hiszen a pé-

csi automobilizmusban is az újbóli fokozatos emelkedés csak 1935-től kezd érzékelhetővé válni – elnavigálhat már fia is. Minden alapot ő, id. Varga Gyula rakott le. Amint a következőkben látni fogjuk, elsőszülöttje, ifj. Varga Gyula is sikeresen veszi majd a folyamatosan elébe gördülő akadályokat, s fejleszti tovább cégét addig, amíg csak a történelem szorítása folytán egyáltalán teheti.

El kell azonban tünödnünk azon, hogy az üzemi folytonosság s benne a fogatolt kocsik gyártásáról a robbanómotoros autók karosszálására való áttérés sikere miben rejlt. Csak gyanítható, hogy végső soron egynél több tényező játszott ebben szerepet.

Nos, anyai nagyapámmal való összehasonlításban nyilvánvalóan az életkorban, hiszen azoknak, akik ezt az utat megtették, azt az egykori fáradságot kellett megismételniök, amit ifjúkorukban, a mesterré válást követően az önálló üzemvitel elkezdéséhez szükséges alapozással egyszer már megtettek; s most ez az emberpróbáló feladat esetenként már bőven idültebb életkorban várt most rájuk. Ráadásul az automobilizmus előretörése Magyarországon akkor kezdődött, amikor nemsokára már világgazdasági válság söpört végig hazánkon is, s ennek nem feltétlenül aktuális pár éve, de utóhatásának az elhúzódása volt talán a még fájdalmasabb jegye. Hiszen amint ezt statisztikák egyértelműen mutatják – az Amerikai Egyesült Államokban máigában az 1929. évi 4.580.000 autógyártási darabszám 1932-ben 1.130.000-re, vagyis alig egynegyedére esett vissza –, az 1930-as évek első felét még alig csillapodóan a válságmenedzselés, azaz a visszaesésből történő kitorés kísérleteinek a sora uralja.

	1910	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1945	vég
személy	937	13.400	12.100	11.400	10.400	12.100	14.000	16.500	19.100		3.500
teher	110	4.500	4.200	2.600	2.700	3.000	3.100	3.400	3.600		5.000
busz	–	670	660	610	360	550	580	610	680		80
össz.	1.047	18.570	16.960	14.610	13.460	15.650	17.680	20.510	23.380		8.580

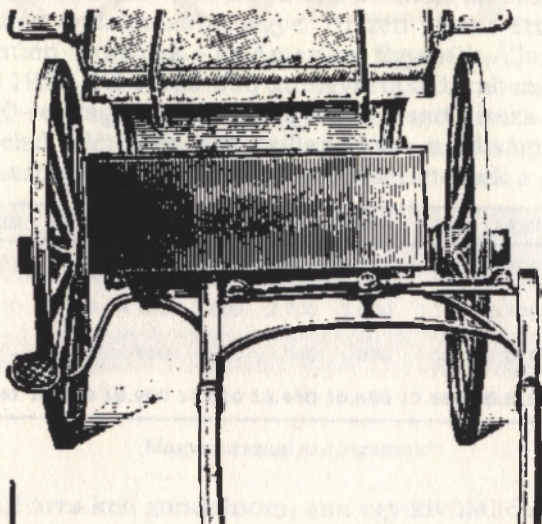
Magyarországi autószaámok⁶⁶

És végül arra kell gondolnom, ami egy kívülálló számára aligha magától értetődő, nevezetesen, hogy a gazdálkodás egész

szervezésében s főként annak kritikus pillanataiban drámai fontosságúvá válhat az ü z e m n a g y s á g is.⁶⁷ Hiszen a bebukott egykori példaképek mind igazi nagyüzemek voltak. Ezek azok, amelyekre nézve valóban áll, hogy „[a] számos munkással dolgozó, hatalmas telepen működő hagyományos kocsigyárak az első világháború után már nem tudtak megélni a hintók-ból, de Magyarországon elegendő autókarosszéria megrendelés sem akadt számukra.”⁶⁸ Egy középüzem számára érthetően nagyobb manőverezési lehetőségek adódtak válsághelyzetekben is, bármiféle esetleges átállásnak, átmeneti átprofilizálásnak a kényszerűségében is, hiszen erre példát éppen id. Varga Gyula szolgáltatott, amikor megtette – mert meg akarta tenni, és ezért tartalékainak a rendkívül erőteljes koncentrálásával, jövőbe vetett bizalommal meg is tehette —, hogy háborús dekonjunk-túrában, egy éppen halott piaci időszakban a jövőnek termelve raktárárut, mégis élőként megtartsa üzemét.

Armbrust Lajos Kocsi Gyártó

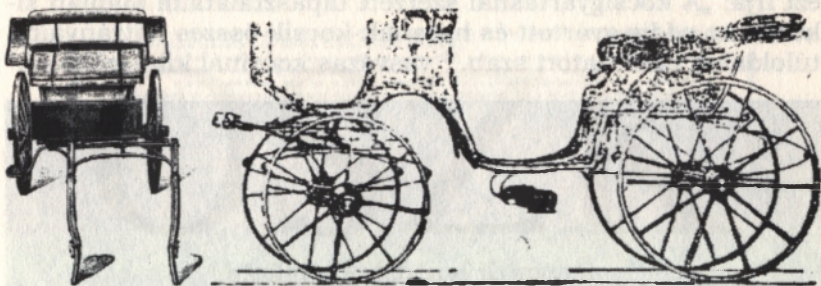
Ifj. Varga Gyula feleségének édesapja, Armbrust Lajos anyai nagyapám szintén kocsigyártó volt, Győrött. Korábbi családi gyökerekről nem lévén emlék vagy dokumentum,¹ annyi bizonyos, hogy ő – két generáción át mohácsi asztalosmesterek leszármazottjaként – 1861-ben született Mohácson; ott képzi magát kocsigyártóvá. Jobbaházán s Rábatamásin keresztül érkezik Győrbe, ahol 1891-ben kezdi meg „kocsigyártó ipar üzlet” tevékenységét² – a jelek szerint átütő sikerrel. Maga Győr városa jelöli már az 1896. évi budapesti milleniumi kiállításon bemutatkozásra, sőt „térdíját” is megtéríti.³ 1899-ben tud a városnak még inkább a szívébe költözni: a Czuczor Gergely utca 19. földszintes nagy sarokházába, kereszteződésben az Árpád utcával.⁴ A mindösszesen 870,4 m² telken épült ház nem csekély udvart fog be, ahol kovács, kárpitos, nyerges, fényező és lőszór-hántoló műhelyeket épít; ezek nagyrészebe tanulókat is felvesz.⁵



A szabadalmaztatott (1909) „oldalt járó gígg” sajtóhirdetéseiben (1911)

Mintegy fél évszázados működéséről, amit leánya „uradal-
maknak szállító kocsigyártó” gyanánt jellemzett, a bizonyára
botrányos méretű győri levéltári selejtezésnek nevezett békés –
szocialista – iratpusztítás okán hivatalos dokumentumok gya-
korlatilag nem maradnak fenn.⁶

Fontos találmány a kocsigyártás terén!



Armbrust Lajos

kocsigyára

GYŐR, Czuczor Gergely utca 19. és Árpád-ut 40. szám. A Fehérhajó-szálloda közelében.

Oldalt járó **ruganyos Giggjeim** a mai napig készítettek között a legcélszerűbbek azért, mert ezen ruganyos Giggjeinél a lovat közrefogó rudkarok a kocsival oly szerkezetű rugókkal vannak összeköttetésben, melyek a ló járását felfogják, valamint a kocsi rázását teljesen ellensúlyozzák és úgy vannak balan-
cizozva, hogy a lovat ügetésében legkevésbé sem terhelik.

M. kir. 43899. sz. szabadalommal védve.

Továbbá ajánlom szolidan készített mindennemű ruganyos kocsiaimat leg-
jutányosabb árban, melyekből nagy raktárt tartok.

Elfogadok javításokat és becseréléseket. Mindennemű felvilágosítással és
költségvetéssel szívesen szolgálok.

Hirdetés a *Pápai Hírlap* 1909. március 6-i és június 9-i számaiban

Armbrust Lajos jó évtizeddel idősebb Varga Gyulánál; iparos-tevékenységében, gyártóként szintén az optimalizáló újítás szelleme vezérli. Mert 1909-ben ismerik el önnön újítását, mint saját kocsitípust.⁷ Mint újsághirdetéseinek tömegében hamarosan – 1911-től – írja, „Szabadalmazott oldalt járó gíggjeim utolérhetetlen előnye az eddigiekkel szemben, hogy teljes egyensúlyban fut, minden himbálózás nélkül, és ez által a lovat sem terheli. A legrosszabb utakon kellemes utazást nyújt. Kifogástalan kiállítású, könnyű és feldőléstől védett.”⁸, majd 1927-től így sumázottan: „Gígg. Oldaltjáró, alacsony, könnyű, ideálisan praktikus”.⁹ A másfél évtizeden túlnyúló számos újsághirdetéséből kitűnően ezen fejlesztése sikeresnek, kedveltnek, saját idején talán a cégprofilját is részben meghatározónak bizonyulhatott.

1927-ben nyomtatott mindegyik cégprospektusában pedig ezt írja: „A kocsigyártásnál szerzett tapasztalataim alapján sikerült az eddig gyártott és használt kocsik összes hátrányait a túloldalon bemutatott szab.¹⁰ vasvázás kocsinál kiküszöbölni.”



Armbrust Lajos Kocsi Gyártó Győrött
a Czuczor Gergely u. 19. és az Árpád út 40. sarkán

– amit az egyes típusok kapcsán külön konkretizál. Gyárt Pas-két-, Esterházy- és Phaeton-kocsit; konzolos rugóval „különleges könnyű ruganyos kocsit” biztosít és a Phaetonok Cantilé-

Figyelem!
Armbrust Lajos Kocsi Gyártó
Kocsi „Cepheus” típusú.



Az árak kötelezettség nélkül értendők.

A kocsigyártással szorított 30 éves tapasztalatom alapján sikerült az eddig gyártott és használt kocsik összes hibáját a következő benulástól az új, vasúti Páncsok-Kocsihoz kiküszöbölöm.

A szab. vasútiak felkeltése az eddigi, fűtőes kocsikkal szemben, hogy sokkal könnyebb, tartósabb, letehető és elcsúszósabb mint az eddigi használt kocsik.

A vasúti kocsikéval, mely egy darab vasból van, építve mint az autókéval, kiegészítve a víz és az olajok elvezetésével vannak és mindig szilárdabb kerekeket lehet alkalmazni mint az eddigiéknél. Ennek következtében következésképp, hogy a kocsit sokkal könnyebben gurítják és a város, hirtelen, gödör útakon könnyen és kellemesen hord.

Az eddigi kocsik kerekeinek nagy hátránya, hogy az eddigiéknél és a mostaniak a víz a fűtőes becsúszós és két elcsúszós. Ez a vasútiak kocsikéval, mert ezekkel és a kocsik becsúszós körül körül vannak, hogy a víz kilyhaszon.

A Cephéus rugós ártól építve, hogy sokkal könnyebb a mostaniak a rugósak az az egyenlőségnek a kocsikéval sokkal kényelmesebb mint bármely eddigi rugós kocsikéval.

A rugó mint egy kétkaru emelő működik a mostani olyan elcsúszós és kellemesen hord, hogy minden eddigi rugós kocsikéval magasán fölött áll.

A rugó egy villás kulcs segítségével minden laikus által a bent ülő kívánsága szerint igazítható, aszerint hogy jobb vagy rosszabb az ut, könnyebb vagy nehezebb a kocsit használni.

Használni levő szab. vasúti Páncsok-Kocsihoz.

Vasúti kocsikéval.

Vasúti kocsikéval.

Fűtőes kocsikéval, kiegészítve a kocsikéval.

Mint az a kocsikéval kocsikéval, hogy még a legnehezebb utakon is egy kocsikéval megjárja, így nem szükséges.

Kivétel: Kézi kocsikéval.

Az a helyi gyártó kocsikéval. K. kocsikéval.

Súly: 230–300 kg. — Csomagolás saját áron szállítjuk az a város nem vetjük.

Székesvári változtatás, jogi fenntartás.

A fennmaradt prospektusok egyike

ver-rugózásáról írja: „A rugó mint egy kétkaru emelő működik s ezáltal olyan elastikusan és kellemesen hord, hogy minden eddigi rugozásnak magasán fölött áll. A rugó egy villás kulcs segélyével minden laikus által a bent ülő kívánsága szerint igazítható, aszerint hogy jobb vagy rosszabb az ut, könnyebb vagy nehezebb a kocsit használó utas”; telepén állandóan 30-35 különféle készterméket tart; javításokat mindvégig „elfogad”, sőt egy idő után becseréléseket szintén felajánl,¹¹ majd végül azt is, hogy „prima gyártmányt [...] megvesz.”¹²

A háború feltehetően őt is megviseli. Sőt – újsághirdetése¹³ láttán, mely szerint „A háboru előtt készült különféle ruganyos kocsik, ujak és használtak, amíg a készlet tart, eladók.” – az a kérdés is joggal felvetődik, vajon a rossz időkben nem kellett-e hibernálnia magát a gyártást.

Családi emlékezet – anyám – mondatta: „Mi vidéken a »drágák« voltunk; volt olyan visszajelzés, hogy harminc év után még nem kellett a kocsin javítani.”

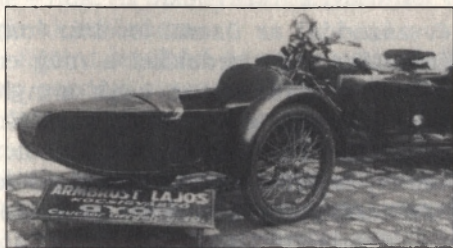
És mintha ugyanaz az egyidejű kettősség bekövetkezett volna Armbrust Lajos kocsigyártó történetében úgyszintén, mint amit a pécsi gyár kapcsán már láthattunk: amikor a változás vagy váltás kora elérkezik, füzet-prospektusában egyszerre kínálja klasszikus kocsijait és automobilizmusra átállásának termékét egyaránt. Mert készárúként szintúgy rendelkezésre állanak „francia gyártmányú kerékpárok, motorkerékpárok, automobilonok”; megrendelhetők nála oldalkocsik – vagy, ahogy nem véletlenül nevezte, „szabadalm.¹⁴ oldaltjáró giggek” (amiknek hirdetései a *Pesti Hírlap*ban „ruganyos oldaljátékkal” 1912 nyaratól,¹⁵ a *Köztelek*ben pedig mint „oldaltjáró, alacsony, könnyű, ideálisan praktikus” termékek 1927 nyarán¹⁶ jelentek meg) —; és egyre egyértelműbben tűnik fel a jelzés, hogy kocsiraktárát kiárusítja, mert fogatok helyett ezután „modern autó- és gépjárműgyártás” termékeivel szolgálja majd ki ügyfeleit. Mert ebben a füzet-prospektusban teszi közzé 1927-ben, hogy „Üzememet modern autó- és gépjárműgyártáshoz szükséges gépekkel is bővítem ki, mely alkalommal a raktáromon levő kocsikat lehető legolcsóbb áron elárusítom.”

Leánya emléke szerint ténylegesen 1928-ra következhetett be az, hogy lépésről lépésre „a kocsigyártás megszűnt, a raktár lassan kiürült”.

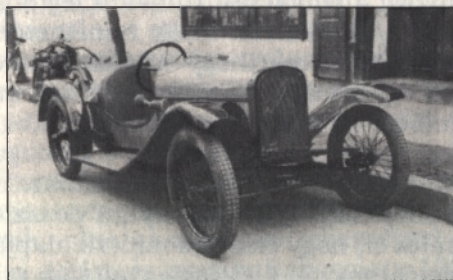
Ekkor Armbrust Lajos bár 67 éves, mégis megfáradt idős embernek érezte magát; és valóban, egy teljes váltás pénzügyi, logisztikai levezényléséhez és napi menedzseléséhez alig lehetett már ereje. Az oldalkocsi-gyártásig, mint láttuk, még maga jutott el. Harmadik fia pedig, GYÖRGY, feltehetően az apa üzemében, Citroën motor beépítésével – talán négy-öt példányig eljutva – kisszemélyautó gyártásába fogott. Kudarc kísérhette kísérletét,¹⁷ hiszen semmiféle folytatásról nem tudunk; csak arra van adat, hogy hamarosan kerékpárkereskedésbe váltott.^{18;19}

Az apa 1936-ban meghalt. Özvegye egyedül maradt az üzem-

területen, majd egy negyedéven belül lánya után költözött Pécsre,²⁰ s ingatlanát is hamarosan eladta.²¹ Talán a felnőtt fiúknak az üzem továbbvitelére, s persze az automobilizmusra átállásban történő megújulásra való képtelensége, önálló kísérleteik gazdasági sikertelensége is hozzájárulhatott ahhoz, hogy elsőszülött fia még az apa életében lett öngyilkos.



ARMBRUST LAJOS-féle motoros giggi (oldaljáró)



ARMBRUST GYÖRGY-féle kisautó, Citroën-motorral

Armbrust Lajos a Királyi Magyar Automobil Club korai tagja.²² Nemcsak előrelát, de lelkesedni is tud az új technikáért. Kocsigyártásában újít, ahol tud: a fémvázsal könnyebbséget, kedvezőbb felépítést és tartósságot ér el, rugózási megoldásaival pedig nemcsak az utaztató/utaztatott aligha lényegtelen jobb közérzetét, de egyszersmind azt is, hogy az igavonó könnyebben, szabadabban fut. Ugyanígy küzd az automobilizmusra átállásért is, amíg ereje bírja; ám a családjában felnövekvő fiúk ennek roppant terhét nem tudják vagy akarják a legcsekélyebb mértékben sem átvállalni.

Kiárusítási maradékából, elszegényedően, s bizonynal családjáért is megalapozott aggodalommal élhette meg élte végét.²³

Varga Gyula Autókarosszéria- és Kocsigyár

Karosszériagyártás

Több mint fél évszázaddal az üzemi levéltár lomként történő barbár megsemmisítése s évtizedekkel a még emlékező szülők elhalálozása után nyilvánvalóan csak annyit tudhatunk, amennyit saját kisgyermeki emlékekből, szülők gyakori, de nyilván nem rendszerszerű elbeszéléséből, mások véletlenszerű visszaemlékezéseiből, sajtóból és levéltári töredékinformációkból merítkező publikációkból, valamint – családként, a magam esetében – mégis megmentett szórványos dokumentumokból kihámozhatunk.

Gyártmányainkról a fényképek tudják a legtöbbet mondani. Az ösöktől készített/készítettet fotók remélhetően túlnyomórészt fenn is maradtak, merthogy anyám gondoskodásának hála, fennmaradt egy általa összeállított album, amit hál'Istennek nem az üzemben, hanem lakásunk szalonjában tartottunk. De nem tudhatom, hogy ennek nem volt-e gazdagabb változata az irodában – akár különálló fényképek halmazaként –, hiszen addig, ameddig karosszériagyártás folyt, a posszibilis megrendelő joggal várhatta el, hogy előzetes minták alapján konzultáljanak vele a lehetőségekről, illetőleg egyáltalán mintát ajánljának; már pedig ez a mementóként fennmaradt album már csak kinézetéből, állapotából következtetve is egyaránt jól megővött emlékalbumként, nem pedig munkaeszköz gyanánt szolgált.

Időben előre haladva, a fényképekből egyre inkább kiütközik egyfajta képi sorozatosodás, tudatos bemutató stílus, valamint mindehhez emblematikus helyszín- és háttérkeresés – ezt azon új és ifjú erő fellépésének tulajdonítom, amit nagyapám által édesapámnak és modern szemléletének a bevonása jelenthetett. De ezek mellett mintha érezne a mai szemlélő valamelyes visszafogottságot, büszkeség rejtését, sőt határozott tartózkodást az árukinálatként való propagálástól – ez pedig nagyapám stílusa: egyszerre dicséretes, de kötelezőként felvállalt éthosza annak, hogy iparosember terméke ez; s egy iparosnak a cégére más, mint munkában kiérdemesülten kivívott jó

hírneve, nem lehet; bármiféle magamutogatás tehát igencsak távol állt tőle. Végezetül pedig az albumba rendezés, egy példás irodai rend kialakítása, lépésről lépésre történő valamelyes önmenedzselés, és mindennek esztétikus modernitása s egyáltalán a cégnyomtatványok sorozatának koncepciózus megalkotása, majd a maga korában gyűjtődossziéba történő kronologikus rendezése – nos, ez bizonyosan anyámnak és kereskedelmi iskolázottságának az érdeme.

Mégis, mai főként levéltári és múzeumi adattárakban kutatók viszonylag gazdag anyagából derül ki, hogy sokszorosan több sajtóhirdetés, a céget is érintő publicisztikai híradás volt, sőt nagyapámnak és apámnak önálló írása úgyszintén, amikről e kutatók írásaiig mi, gyermekek, semmit sem tudtunk, hiszen ilyesmi nálunk, a mi lakásunkban nem maradt fenn – legfeljebb nagyszüleinknél, saját megőrzött emlékükként, akiknek személyes emlékeanyagából örököseik révén semmi sem került elő. Márpedig a nagyapai mentalitás fenti jellemzése azt jelenti, hogy dolgos iparosként mindketten tették dolgukat, s ha örültek is fáradozásuk szép eredményének, ezt a magukra rótt napi kötelezettség teljesítésének vették, és nem arra gondolva, hogy rendszeres gyűjtéssel indítva kezdjenek hozzá majdani emlékművük építéséhez.

Az albumcsinálásba magába apám feltehetően nem szólt bele; erre ideje, energiája sem lehetett. Ebből adódóan elvileg belekerülhettek volna az albumba teljességgel idegen produktumok fotói is. Apám és anyám kapcsolata 1935 körül indulhatott, anyám 1936-ban költözött Pécsre Győrből, ilyen módon viszont személyes emléke nem lehetett korábbi történésekről. Részben mégis kétségtelen azonosítási lehetőséget biztosított az, hogy valamikor otthon begyűjtöttem a mindmáig megőrzött üvegnegatív-lapokat s celluloid-tekerceket, majd megkerestem a Közlekedési Múzeum akkori főigazgatóját, KÓCZIANNÉ SZENTPÉTERI ERZSÉBETET, akit ismertem már korábbi ajándékozásaim révén, amikor ő még az akkori főigazgató mellett tudományos titkárként szolgált, sőt, mint kiderült, művészettörténész fiamnak egykori muzeológiai instruktora is volt, és ő vállalta, hogy digitalizálja ezekből azokat, amelyeknek közlekedéstörténeti relevanciája lehet. Így már könnyen adódott a következtetés: akinél eredeti dobozában üvegnegatív vagy tekercsben celluloid megmarad, az bizonyosan a bennük megtestesülő képnek is gazdá-

ja volt. Mindebben a legérdekesebb az lett, hogy a csúcsidőben, amikor üzemi karosszériagyártásunk stílusformálódása zajlott, bizonyítottan apámtól származott több idegen jármű fotója is – buszé, amit Győrben, s kisteherautóké, amiket Szegeden maga fényképezett. Mindez aligha lehetett véletlen. Amint darabjában MOLIÈRE mondatta: onnan veszem javamat, ahol rátalálok („je prends mon bien où je le trouve”) – nos, különösen a korai karosszériák vegyes inspirációból származhattak, onnan véve mintát, ahol bármi használhatóra rábukkantak. S mint olykor e bemutatásban is látni fogjuk, hintó-előzményből és másutt kurrens mintából valóban egyaránt táplálkozhattak.

Némely korabeli sajtóhírtől eltekintve voltaképpen semmi adat nem maradt fenn e gyártmányokról. Sajtóhírek pedig nyilvánvalóan leginkább akkor jelentek meg, amikor közösségi közlekedésről volt szó – s ebben az esetben is csak a saját város sajtójáról. (Hiszen mint látni fogjuk, egy Pécestől eltérő település újsághíradásában legfeljebb az jelenik meg, hogy rendeltek egy járművet, de egy külső beszállító – gyártó vagy alakító – azonossága már nem feltétlenül érdekes.) Amikor már apám halála után egyszer Varga Béla nagybátyámat – keresztapámat, a cégben kezdettől munkálkodót – felkérdeztem, hogy feleleveníthetne-e emlékeket a gyártmányalbum egyes képei kapcsán, rögzíthettem számos érdekes részletet, amik azután néhány további emlékfoszlánnyal, illetőleg más adatokkal összevetve leszűrhető következtetéssel még valamelyes kiegészítésre kerülhettek.¹

Mindez azonban semmit sem mond arról, hogy egy-egy sikeres darabból esetleg replikák készülhettek sorozatban, hiszen a fényképezés bizonyára elsődlegesen üzleti érdekből történt, vagyis a változatosság, a szépség, az elegancia bemutatására, amit képsorozatok nyilván nem szolgálhattak. Ugyanakkor korántsem biztos, hogy minden új tervezéskor vagy megvalósításkor készültek képek. Hiszen rögvést látni lehet majd, hogy néhány feltehetően leginkább látványos termékről egyáltalán nem maradtak fenn képek sem nálunk, sem a rendelő cégeknél, sajtóban vagy magánszemélyektől. Vagyis semmiféle támpont nincs, mert nem maradt arra nézve, hogy valójában melyik évben vagy időszakban milyen s mennyi jármű készülhetett.

*

A kezdet összefüggéseiben csak azt értékelhetjük, hogy a világháború befejeződése s a trianoni békediktátum idejére Ma-

gyarország még a közép-európai tájéknak is lerongyoltabb részéhez tartozott – annak ellenére, hogy teljesítménye lengyel vagy balkáni összehasonlításban kiemelkedő volt.²

1925/1926	személyautó	autóbusz	teherautó	motorkerékpár	lakos / automobil
USA					0005,6
Anglia					0052,3
Franciaország					0053,3
Németország					0193,8
Ausztria					0384,7
Csehszlovákia					0786,8
Magyarország	5285	104	1841	9159	1104,0
Románia					1337,9
Lengyelország					1698,7
Jugoszlávia					1818,0
Bulgária					3352,4

Finomabb adatolás azt mutatja, hogy 1922-től indul be egyáltalán valamiféle fellendülés, s konjunktúráról majd 1926-tól kezdve beszélhetünk. Mindennek növekvő adatsora Magyarországon tekintetében a következő képet mutatja:³

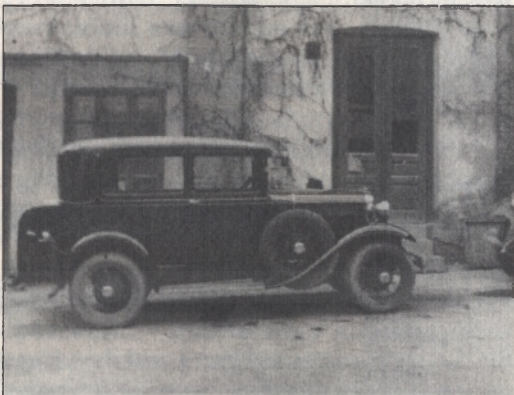
	gyártás	forgalomban személyautó	forgalomban teherautó
1922	80		
1924		3.800	838
1926	300		
1928	435		
1929	1.100	13.000	4.500

A talpra állással küszködő állam akkor még segíthette a honi iparfejlődést azzal, hogy a közületeket hazai beszerzésre kötelezte, s ennek igazolásával bocsátott ki csupán forgalmi engedélyt.⁴

Ilyen környezetben alakult hát tovább a Varga-cég üzemi termelési profilja.

*

A lóvontatta járművekről a robbanómotoros járművekre történő áttérés első ujjgyakorlatai még a régi telephelyen, a Rákóczi út 45. szám alatt történtek. Ilyen volt – amint ez már nagyapám kocsigyártása kapcsán említettett – egy Ford-A gyári karosszériájának hátuljához **1921**-ben általunk illesztett kofferr.



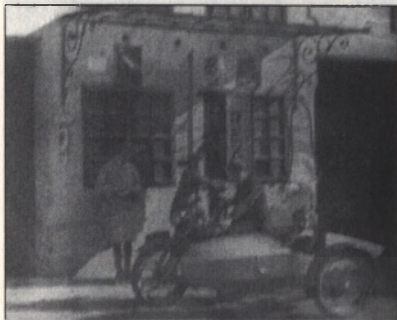
Ford-A gyári karosszériájának kofferral megtoldása (1921)

Ám már a Rákóczi út 34. alatt készült **1925**-ben egy A. J. S[tevens] motorhoz⁵ kapcsolt oldalkocsi.



A. J. S. motorhoz készült oldalkocsi, ifj. Varga Gyulával a saját szervüzem-bejáratnál; a háttérben szerelésre váró alváz (1925)

Nem kizárt, hogy mind ilyen koffer-illesztések, mind hasonló oldalkocsi-gyártások szériában történtek, hiszen az 1921-es kép háttérében már további autó is látható, s bizonyosan a benzin-kút-telepítés, **1926** májusa utáni időből maradt fenn hasonló, bizonyosan saját készítésű kép, ahol apám feltehetően a még tanuló benzintöltő munkás mellett fehér köpenyes irodistaként látható.



Rákóczi út 34. Saját gyártású oldalkocsi, az ország első, saját telken belül létesített vidéki benzin-kútjával (1926)

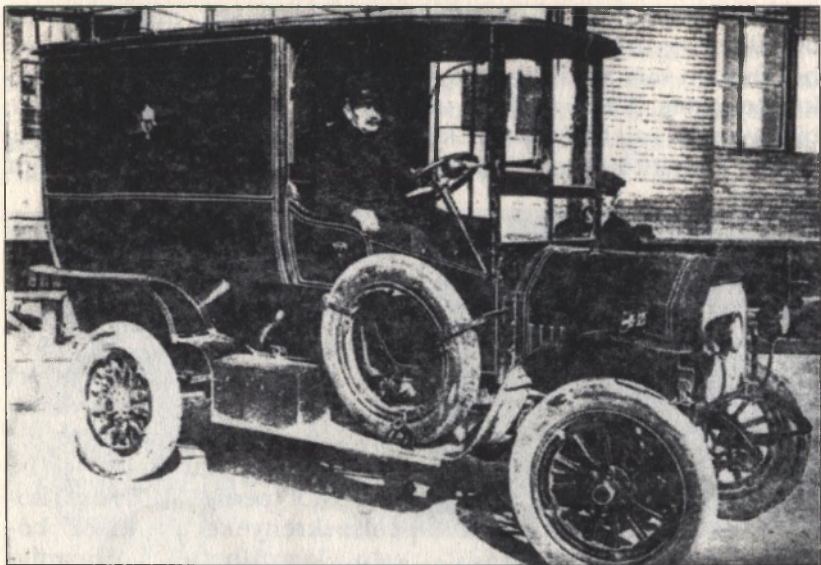
Sőt, ha időrendi összefüggésben igaz az a monografikus megállapítás, miszerint 1926 előtti nevén „Varga Gyula kocsigyára és raktára” „[a] motorizáció előtt meghajolva áttért az autókarosszériák gyártására. Gyártott mentőautó- és tűzoltóautó karosszériát is. 1925-től pedig autóbusz kocsiszekrényeket”,⁶ akkor bőven készülhettek olyasmik, amikről ma már nem tudunk.

Ezek sorába állítható egy számomra most felbukkant

fotó, amely 1925-re datáltan, Renault-alvázra, Pécs–Berkesd viszonylatára, ISTOKOVITS JÓZSEF megrendelésére épített buszt mutat, kiforrott karosszéria-elemekkel, villanykürttel.⁷ Látható



ISTOKOVITS JÓZSEF megrendelte Renault-alvázú busz (1925)



A Pécsi Postaigazgatóság első járműve;⁸
esetleg már Varga-gyártmány vagy átalakítás?

egyidejűleg a Rákóczi út 45. szám alatti telepudvár, s legalább négy további megmunkálás alatt álló jármű, közülük legalább egy személy-, egy teher-, egy pedig tűzoltókocsi.

A Varga Gyula Autókarosszéria- és Kocsigyár induló éve ezek szerint komoly előzményeket tudhatott maga mögött, hiszen „1926-ban már országos hírű volt a pécsi Varga Gyula kocsigyártó üzeme.”⁹ Egy március 12-i, az új profilt beharangozó újságcikk¹⁰ még természetes kettősségről tudósít: „egy sereg különféle hintó áll készen”, közülük egy már megrendelt, a többi eladó, miközben egy siklósi megrendelésre szánt „hatalmas autóomnibusz” már elvitelre készen áll¹¹ és öt további alváz karosszálása készül.

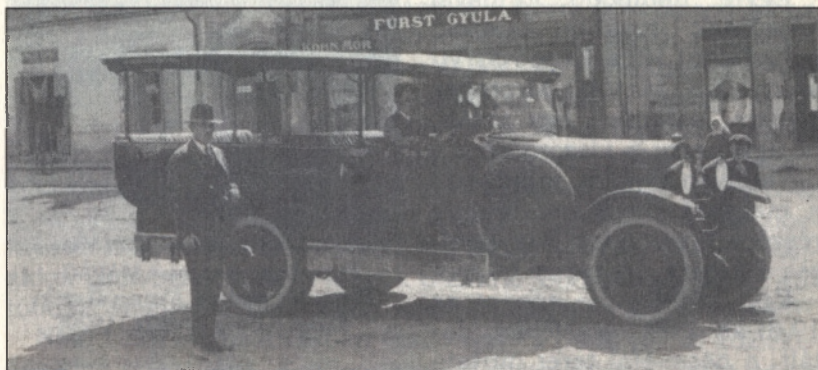
Nemhiába írhatta hát id. Varga Gyula lelkes meggyőződéssel a *Pécsi Napló* hasábjain, hogy „Az autóbuszé a jövő.” – a következő lapon már hirdetve, hogy „6-12 személyes buszok állandóan raktáron és munkában vannak.”¹²

Eszerint már az indulás komoly produktumokkal szolgál. Mintegy bemelegítésül szolgálhat egy Steyr XII N alvázra sa-



Steyr XII N saját célú karosszálása; kiránduláson ZSOLT MIKLÓS és ifj. VARGA Gyula közt egy ismeretlen hölgy (1926)

ját üzemben családi használatra készült túrakocsi, továbbá a baranyai buszközlekedésben egyre jelentősebb szerepet játszó szederkényi vállalkozó, FEUERSTAHLER VIKTOR épülő buszflottájának második darabja. Érdekesség, hogy ezt mint a Fiat déldunántúli képviselőjétől, a Munkácsy Mihály utcai Belvárosi Garázstól vásárolta,¹³ s karosszáltatta – mint ezután minden egyes további buszát – a Varga-céggel. S ezekhez járul az említett siklósi temetkezési vállalkozónak készült kisbusz.



Rába alvázra, felhajtható lépcsővel, acéllemez küllőzettel, a vókényi vasútállomás és Siklós közt üzemeltetésre a jármű mellett álló JAKAB siklósi temetkezési vállalkozónak¹⁴ készült társaskocsi (1926)¹⁵



FEUERSTAHLER VIKTOR épülő baranyai buszflottájának második darabjaként egy Fiat 505 alvázra épült 35 LE, 18 ülőhelyes, piros karosszériájú kisbusz¹⁶ (1926. március)

Egyre finomodó formával készülnek további buszok. Így például Pécs-Kaposvár viszonylatra, MÁVAG-Mercedes alvázra, valamint egy további ugyanerre a viszonylatra s ugyanilyen alvázra, mindkettő a magyarszéki KLEISZ NÁNDOR részére,¹⁷ valamint Nagykanizsa számára egy városi busz.¹⁸

Egy, közlétevéje szerint az 1930-as évek végére da-
tált, a pécsi Hal teret mutató
levelezőlap¹⁹ legalább a jobboldali három autóbusz bizonyo-
san Varga-termék; s hasonlóságukat firtatva még eltűnődhe-
tünk a baloldali kettőnek a provenienciáján is.



Pécs-Kaposvár busz MÁVAG-Mercedes alvázra, a magyarszéki KLEISZ NÁNDOR részére (1929)



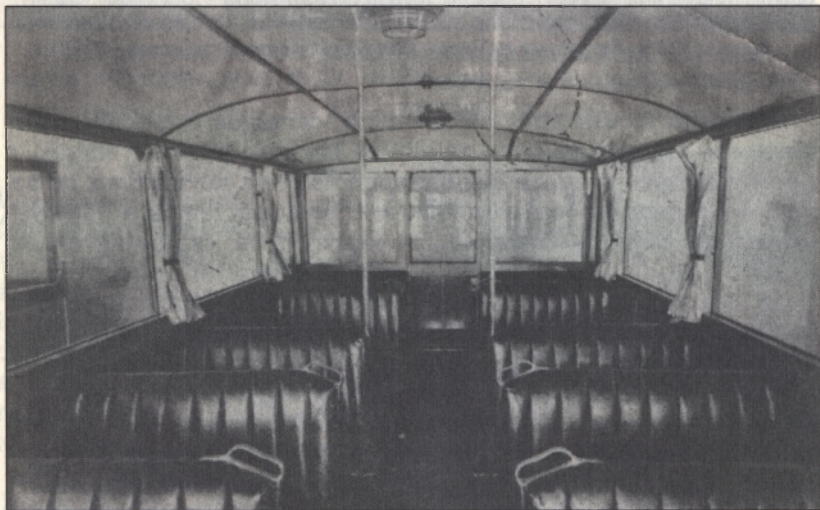
Pécs, Hal tér, legalábbis jobboldalt bizonyosan Varga-busszal:

KONTRA VINCE (Pécs) 18 személyes Lanciája, „Pécs – Szászvár – Bonyhád” viszonylatra, KLEISZ NÁNDOR (Magyarszék) MÁVAG–Mercedes alvázra készült kaposvári busza (1928), FEUERSTÄHLER VIKTOR (Szederkény) mohácsi busza (1928)

Ami saját életük terét, Pécsset illeti, országos értelemben történetesen egyáltalán nem az úttörő koraiak között,²⁰ mégis, a növekvő külvárosiadósodással éppen ekkorra következett be az, hogy a Széchenyi téren találkozó két fővonalat (egyik a Főpályaudvarhoz, másik a Hadapródiskolához, ill. a Zsolnay-gyárhoz) és egy (a Budai Külvárosi Pályaudvarhoz vezető) szárnyvonalat 1913 óta bíró villamosközlekedéssel „a város lépéskényszerbe került”, elsődlegesen a Köztemető és Pécsbányatelep irányában követelve megoldást²¹ – tudván egyszersmind, hogy „Pécsett ez a kérdés annál fontosabb, mivel a szűk hegyi utcák a villamoshálózat nagymérvű kibővítését nem teszik lehetségessé”, ugyanakkor „kétségtelen, hogy a szűk utcákon jobban megfelel az autóbusz, amelynek nincs határozott pályája, nem kell kitérnie.”²²

Nos, 1926 augusztusában átadottan²³ a pécsi városi közlekedés első buszaként „a villamosvasút nyereségéből” mint pénzügyi forrásból²⁴ a PVKV 1 és 2²⁵ egyszerre készült, Renault alvázra 47 LE motorral, 25 ülőhelyes faszerkezetű építményként, a Széchenyi tér és a Köztemető közötti járatra. Teljesen zárt

motorháza volt, koszorú megoldású hűtője pedig a torpedórészben, gyárilag szállítva. A levegő hajtása a hűtőbe a lendkeréktől történt.

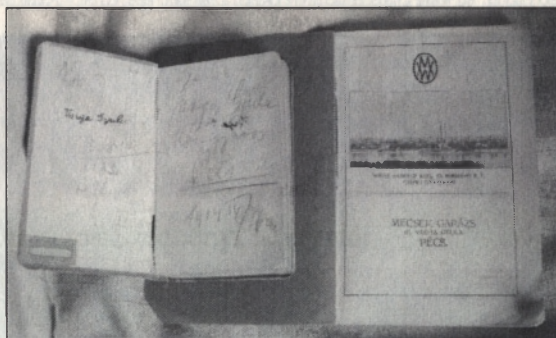


PVKV 1 kívül-belül; baloldalt fülkötéssel Varga Béla álldogál.

Az elkészült jármű az ingatlan nyugati oldalán távozik, tehát a boxok s felettük az irodák csak később készülhettek. A belsőség képen meglepő gonddal kidolgozott bőrülések, szép mives fogantyúk, s a PVKV 1 mellett talán máris a PVKV 2 (1926)



PVKV 1-2 a cégnek a Kisállomás mellett épült új garázsánál.
Középen, kabáttal a kezében WERB JÓZSEF, a P.V.K.V. főgarázmestere,
mellette bottal áll OSVÁTH IMRE, a P.V.K.V. műszaki vezetője.
Baloldalt, térdnadrágban ifj. Varga Gyula (1926)



Két generáció munkaeszköz-könyveiből

Egyfelől a megrendelő minden tekintetben elégedett volt a két járművel, megbízhatóságukkal s külső megjelenítésük esztétikumával is. Amint a P.V.K.V. vezetője kinyilvánította, „[a]utóbuszaink nagyon szépek, merem állítani, hogy a vidéken sehol ilyen szép, kényelmes autóbuszok nem közlekednek.”²⁷ Ám emlékezés szerint²⁸ – másfelől – a túl óvatos megrendelésnek köszönhetően gyenge teljesítményű kéthengeres és hamarosan korszerűtlenné váló vízhűtéses motorjaik voltak, és pontosan ezért rövid idő múltán – az első nyolc hónapban már 55 ezer kilométert futott(!), s mint kiderült, talán a

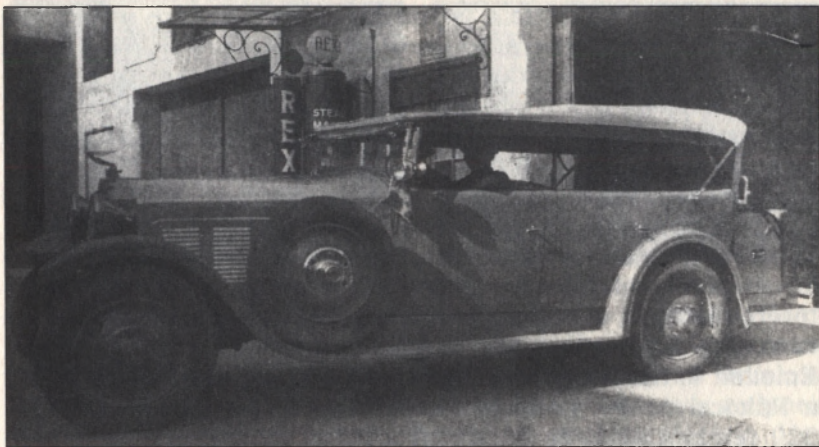
gyenge motorteljesítmény túlságos kihasználása következtében az utasteret sokan „benzinszagúnak” tartották²⁹ – újabb, most már erősebb buszok megrendelésére kényszerült a város. Ezzel ezek a P.V.K.V. garázsában szélre kerültek, hamarosan üzemképtelenül, kerekeiktől is megfosztottan. Ámde mégis a sors csele, hogy éppen ennek köszönhetően átvészelték a világháborús megpróbáltatást, azaz a bevonultatást, az elpusztítást.³⁰ Következésképpen kizárólag ezek maradtak a pécsi városi közlekedésnek a háború után, s így felújítva ismét szolgálatba állítottak. A mecseki forgalmat azonban az előbbieik okából változatlanul nem bírták: hűtővizük a pálosok templomához érkezve már felforrt, így rendszeresen meg kellett állniok pihenésre, amíg csak a víz ki nem hűlt.

A következő év, **1927** termése egyebek közt bizonyosan egy improzálás személyautó, a siklói megrendelőtől egy további busz, valamint a várostörténetben talán az első két mentőautó volt.



Szintén felhajtható lépcsős, szintén Rába alvázra készült kisbusz, JAKAB siklói vállalkozó megrendelésére. A P 39-181 fotója [„SZENTGYÖRGYVÁRY K. Siklós”] Siklós főutcáján készült (1927)

Megelégedést fejezhet ki, hogy JAKAB siklói temetkezési vállalkozó ugyanolyan Rába alvázra kér egy további buszt, keresztapám emléke szerint talán az előbbi járatot megerősítendő, valamint talán ki is egészítendő Harkány és Siklós közötti járatral. A gyönyörűen megmunkált kerék küllőzete amerikai Hickory-fából³¹ készült.



Személyautó, a műhelyből az udvarra érkezve (1927)

A „Pécs Szab. Kir. Város” két mentőautóját, mely Magosix-alvázra készült, decemberben adták át.³² Megfigyelendő, hogy a műhelyben, az udvarban, vagy a cég előtti fényképezést ennél a járműnél, apám huszonegy éves korában kezdi felváltani egy ikonikussá váló helyszín, a Vasútigazgatóság gyönyörű, 1916-ban felépült épülete³³ előtti tér.



„Pécs Szab. Kir. Város” első két mentőautója a Vasútigazgatóság előtt (1927)

Bizonytalan kezdő és záróévvel, de talán ezen év és 1933 közé tehető az úgyszólván szomszédságunk (később: „a villanyrendőr”) kereszteződésében, a Rákóczi út 48–50. szám alatt munkálkodó HAMERLI ANTAL-féle vasnagykereskedésnek mint déldunántúli Chevrolet-képviseletnek olyan folyamatos kiszolgálása, hogy a bő zsírozással ládákba csomagolt részegységekből a

Varga-cég összeállította a jármű alvázát, majd erre megépítette személy- vagy teherautó karosszériáját egyfelől közvetlenül a HAMERLI-féle kereskedés autószalonja és egyéb vásárlói számára, másfelől pontosan ezekben az években ilyen alvázakból karosszalt a Varga-üzem jónéhány túrakocsit s kisteherautót saját megrendelőinek is.³⁴

Az **1928.** év kiemelkedően gazdag termésűnek tetszik. Néhány személyautóról, egy társasbuszról s legalább a PVKV 1 karosszálásának továbbalakításáról, jó néhány kisteherautó készítéséről, valamint egy gyönyörű, *magnum opus* busz felépítéséről szólnak a képek. Mindenekelőtt a karosszériaépítésre váró négy Steyr-alváz már önmagában szériaszerűséget sejtet. Emellett feltűnik egy taxi képe, mely azonos lehet azzal, amely a Rákóczi út 34. homlokzatképen, az utcán parkolva, P 54-229 rendszámmal és apámmal a volán mögött már szerepelt, valamint egy mecseki – bizonyosan apámtól készített – felvételen, melyen egy hasonló autó látható. Figyelemreméltó, hogy a Steyr-alvázú kocsin szintén Reithoffer pneumatik és Hickory-küllőzetű kerék látható.



Steyr- és Rába alvázakon dolgoznak a cég Majláth-utczára nyíló legalsó üzemi részében. A széken JARÁNYI JÁNOS nyugdíjas városi tanácsos ül,³⁵ id. Varga Gyula jóbarátja, aki a cég pénzügyi és irodai adminisztrációjában segédkezett, a túloldalon trikóban Varga Béla (1928 körül)



A társasautó T-Ford teherautó alvázra készült HIRTH vállalkozónak, s a fotó a cégünk udvarán ábrázolja kellemetes formáiban.³⁶ A PVKV 2 pedig immár megváltoztatott homlokzatkiépítéssel mutatja a kétéves busz újraformálását, melynek már nem felcsapható, hanem pörgető tetőszellőztetője van. Úgy tetszik, ekkor fedezi fel apám a Zsolnay-szobor körüli kanyart, mint új ikonikus, egyszersmind perspektivikus színhelyet a fényképezéshez.



HIRTH társaskocsi T-Ford alvázon és a
PVKV 2 új homlokzattal s tetőszellőztetővel (1928)

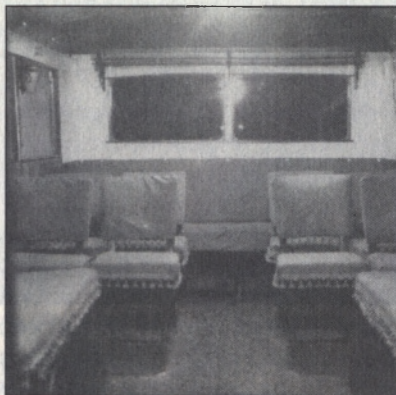
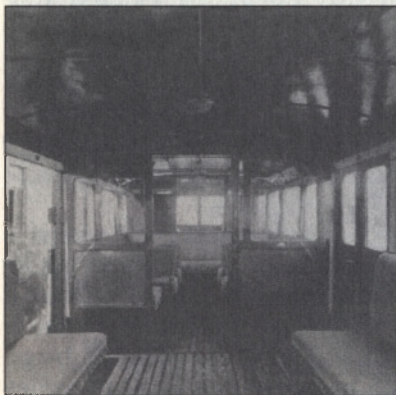
Végezetül két teherautót látunk, hasonló felépítés két változatában. Chevrolet-alvázra az egyik kisteherautó „Werndorfer és Mammel hengerműmalom, Szederkény”³⁷ megrendelésére karosszátaltott, a másik pedig a Shell számára.

És korona gyanánt, ezen év gyönyörű teljesítményeként s mint „a magyar vidék legnagyobb busza”,³⁹ következett az év utolsó hónapjában a MÁVAG–Mercedes-Benz buszalvázra, FEUERSTÄHLER VIKTOR szederkényi vállalkozó⁴⁰ „Mohács–Németbóly–Szederkény–Nyomja–Pécs” közötti járatára készült busz. A 60 fő befogadóképességű, 10,25 m hosszú és 2,30 m széles



Chevrolet-alvázra készült kisteherautók,
utóbbi a Széchenyi-tér és a Perczel utca sarkán³⁸ (1928)

szépség bármilyen figyelemfelhívóan nézett is ki, egy-két évig üzemelhetett csupán, mert kilométerenként egy liter benzint fogyasztott, ráadásul ennek ellenére is lassú volt és nehezen gyorsuló. Ezért utána évekig használatlanul még – keresztapám tudomása szerint – a megrendelő szederkényi udvarában állott. A kudarcc nem a kivitelezésből, hanem a megrendelő macacsságából adódott. A megrendelő ennek tudatában is volt, s a kapcsolatok őszinteségét s a kölcsönös tiszteletet és ragaszkodást – ami a kor légkörét jelzően figyelemre méltó, hiszen ekkoriban a tisztán üzleti érdeklődés hamarosan személyes jóviszonnyá változott – jelzi, hogy ugyanő később még mintegy további öt buszt készíttetett a Varga-céggel, mindet a Mohács és Pécs közti járatra. A buszbelső képein látható, hogy közvetlenül a vezetőfülke mögött helyezkedett el a drágább helyjegyű nemdohányzó rész, s a busz hátsó része a dohányzó.





FEUERSTAHLER VIKTOR szederkényi vállalkozó mohácsi busza;
a lenti képen a fellépőnél ifj. Varga Gyula áll (1928. december vége)



Leginkább személyautók jellemzik a következő, az **1929.** évet, és ráadásul a ma már ismertek is azonosíthatatlanul. Mindenekelőtt bizonyosan saját fotóként egy MÁVAG-Mercedes-Benz alváz karosszériaépítés előtti két képe maradt fenn,

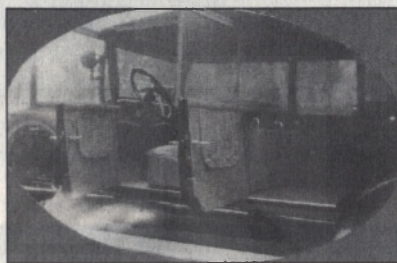
talán leendő büszke tulajdonos képviselője és szerelője pózol mellette egyszerre birtokosként és technikusként. Talán ez a csak irodalmi forrásból ismert, október közepén átadott, szintén 25 ülőhelyes, de 55 LE teljesítményű PVKV 3-as busz.⁴¹

Található még fotó – számomra, laikusként, erősen Steyr-alváz és Reithoffer-abroncs gyanúsan – egy meglehetősen luxusos tetszetősségű *Tourenwagen*ről, valamint egy a hozzánk is persze begyűrűző világgazdasági válság ellenére T-Ford te-

herautó alvázra épített társaskocsi belsejéről, amely járművet megrendelője Harkányban a fürdővendéglő és a vasútállomás közötti forgalom lebonyolítására szánta.



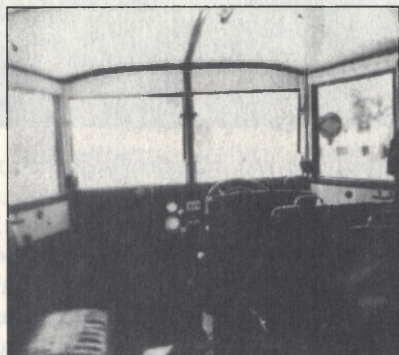
MÁVAG--Benz alvázra kerülő
majdani jármű (1929 körül)



Steyr alvázra Reithoffer-gumival
szerelt Tourenwagen, valamint egy
T-Ford teherautó alvázra épített
társaskocsi (1929 körül)

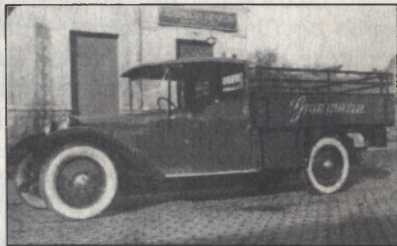
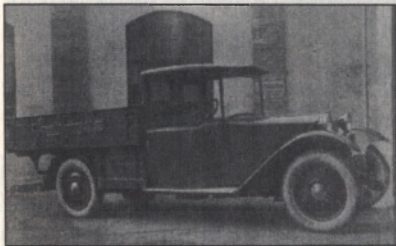
S feltehető, hogy ekkoriban épülhetett még egy teherautó egy andocsi, hamarosan fizetéseképtelenné lett tejüzemi vállalkozó számára.⁴²

Bizonytalan, hogy mely időre tehető – magam **1930** körülnek gondolom – egy busz belsejének képe, mely a PVKV 1-re emlékeztető bőrüléssel s hasonló, de immár más kivitelű mives, természetesen saját fémöntésű fogantyúkkal készült.



Azonosítatlan busz belső (1930 körül)

Két kisteherautóról maradt fenn még 1930-ból fénykép, feltehetően mindkettő Steyr XII N alvázra, de eltérő felépítéssel készült. Egyik, hagyományos fémküllőzettel, a „Dunántúli Faipari R.T.” részére, másik, acéllemezes kerékkel és Reithoffer-pneumatikkal, GRAUMANN GUSZTÁV pécsi húsárugyáros részére (akinek a Király utcában és a Széchenyi téren voltak boltjai, amiket a Zsolnay-utcai üzeméből látott el),⁴³ gyárilag (tető és hátsó fal nélkül) szállított vezetőfülkével.⁴⁴



Steyr XII N alvázra készült kisteherautók. A GRAUMANN-kocsi udvari képe mutatja a garázkapunk legömbölyítését, amire nagyapám s apám leleményként egyaránt olyan büszke volt, és valóban, nem is sérült sohasem; utolsó képe a gyáros Zsolnay Miklós utcai üzeme előtt (1930)

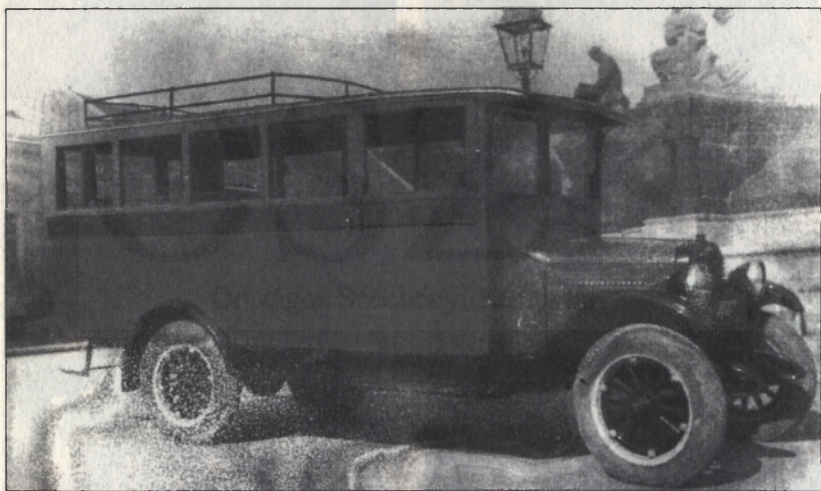


Hosszabbított T-Ford alvázra lehajtható pótüléssel az „Első Pécsi Taxi” megrendelésére készült hatülékes kocsik, első képen harkányi próbautján, a másodikon kapunkon belül, apám két – bent ILONA, kint JANKA – húgával (1931)

1931 a gazdasági világváltság gyakorlati begyűrűzésének éve,⁴⁵ s erre az évre gondolhatóan csak egyetlen járművünk-ről maradt fénykép, egy hosszabbított T-Ford alvázra két lehajtható pótüléssel készült hatülékes kocsie, amit GAÁL

GYÖRGY pécsi taxis – vállalkozása nevében „Első Pécsi Taxi”⁴⁶ – rendelt. A maga idején impozánsnak számító járműről készült számos kép közül az első a harkányi próbaút előtt készült, a többi cégünk udvarán.

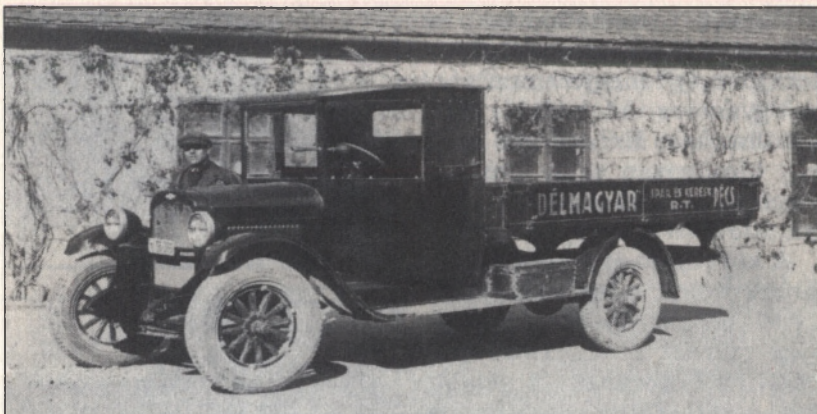
Miután nincsenek számaink, a válság hatásának a céget érintő elhúzódását sem érzékelhetjük. **1932**-re becsülhetően mindenesetre fennmarad – üzemünkben is felvetten, s bizonyosan édesapám fényképezőgépével készülden – több kép egy kisbuszról és a korábbiaktól eltérően megmunkált, de finom sima bőrüléssel belsejéről, valamint – egyaránt Chevrolet alvázra készülden – egy kisteherautóról s egy személygépkocsiról; előbbiről saját környezetében, műfotóstól, utóbbiról pedig az üzemvégnak a Majláth utcára kiérő összeszerelő részéből.



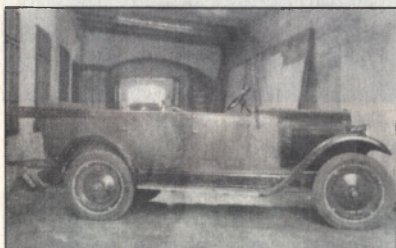
Elegáns külső, kényelmes belső (1932)

1933–1934 számos fénykép- emléket idéz fel, de bizonyára még ugyanazon gazdasági pangás hatásaként mind a két busz – Rába alvázra – báró BIEDERMANN ANDOR földbirtokos és az általa felvállalt „Kölesdi Autóüzem” részére készült el, azért, hogy





DARVAS ADOLF pécsi szódagyáros [„Délmagyar Ipar és Keresk. R.T. Pécs”]⁴⁸
megrendelésére (1932)



Kaposvárra készült egy gazdatiszt részére; a második képen felemelt tetőszerkezete látható a vászonrátétel előtt. E Majláth utcára néző üzemvégből lett később autómosó; balra egykori kovácsműhely, az elválasztott végen és későbbi emeletén pedig a bőr- és ponyvaszabászat (1932)



P 55-518 rendszámú, a Kölesdi
Autóüzem első busza (1933)



P 55-525 rendszámú, a Kölesdi
Autóüzem második busza (1934)

a közeli vasútállomás és Kölesd közötti összeköttetés lehetőségét⁴⁹ megteremtse.

Ugyanerre az utóbbi évre datálhatóan fennmaradt még egy bizonyosan saját fotó egy elegáns, mecsekoldali úton bemutatott személygépkocsiról.

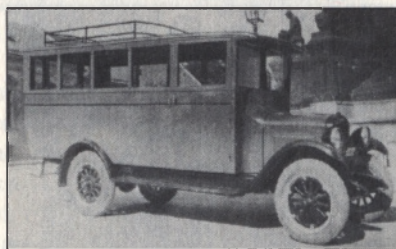
A következő évre mintha elfűjták volna a nehézségeket: közel félszáz gyártmányfénykép maradt fenn. **1935**-ben eszerint elkészült legalább két kisteherautó és számos busz. Az előbbieket mindketteje Chevrolet alvázra készült, valamelyest eltérő végső kialakítással, egyikük a „Fajsi Autófuvarozási Vállalat”, másikuk „özv. Amberger Jánosné Első Dunaszekcsői Szikvízgyár”⁵⁰ megrendelésére.

A buszok sorát a „Kölesdi Autóüzem” talán a P 55-518 rendszámú első buszának továbbalakításával nyitja meg. A homloküveg kettőzötté lesz, egy oldalsó csik, bal ajtó, jobb felső lámpa eltűnik, csakúgy, mint feltehetően korábbi szerszámládája és fellépő lépcsője is.

A következő két busz MÁVAG–Mercedes alvázra GÖNDÖR SÁNDOR gazdag falusi gazdálkodó megrendelésére készül a „Selye-Vajszló-M-Mecske-Pécs” közötti járatra.⁵¹ Figyelemre érdemes – ráadásul ne feledjük, hogy nemcsak a világgazdasági válság utóidejéről, hanem az egykézőnek, mert szegénynek leírt⁵² Ormánság nyugati részéről van szó –, hogy itt ismét más, de ugyancsak igen finom megmunkáltságú, saját fémöntvény



Chevrolet alvázra készült
kisteherautók (1935)



A „Kölesdi Autóüzem”
továbbformált busza (1935)

fogantyúkat alkalmaztak s immár nem bőr-, hanem plüssülésen, ráadásul a várható igényességet s ezzel az igényességnek utasai általi megfizettethetőségét mutatja, hogy megjelenik a dohányzó szakasz elválasztása a nemdohányzótól. Ritka szerencse, hogy két képeslapfotó⁵³ is fennmaradt erről, mint a faluját is jellemző buszról.

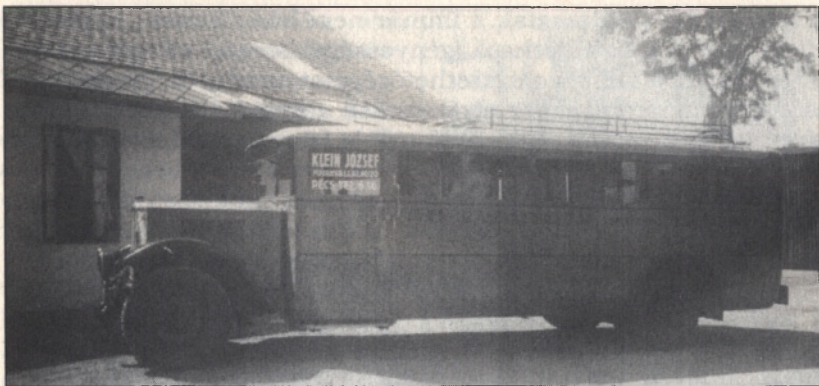


GÖNDÖR SÁNDOR MÁVAG–Mercedes alvázra készületen Sellyét Péccsel összekötő járata.



Általunk megőrzött fotóján rendszáma P 55-539, míg képeslapon megőrkített változatán PK 012 (1935)

„KLEIN JÓZSEF fuvarvállalkozó / Pécs / Tel. 636.”⁵⁴ részére Rába-Krupp L 35 N alvázra, 27–32 ülőhellyel, „Pécs, Szászvár, Bonyhád (csatlakozás Szekszárdra)” járat beindításához és kiszolgálásához szintén készül autóbusz. Zöld színű volt, s az



1940-es évek legelejéig a megrendelő folyamatosan még három-négy további buszt készíttetett a Varga-céggel.

Ekkor készül még FLÓR JÓZSEF és VASS GYÖRGY részére Mercedes alvázra egy szép busz a Szombathely-Nagyencs közti járat (azaz Szombathelytől északra, a Kámoni Arborétumon túli két kis településsel való összeköttetés⁵⁵⁾ biztosításához.



Szombathely-Nagyencs busz.

Hátlapon apám kezeírása:

„széria karosszéria, 22 ülőhely + 6 állóhely + 1 vezetőülés”.



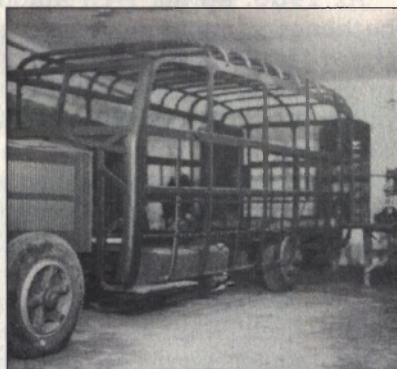
Első kép⁵⁶ a pécsi vasútállomásnál,
második a szombathelyi Mercedes-Benz képviseletnél felvéve (1935)

Az **1936.** április 7-én átadott PVKV 6 Rába-Krupp alvázra, hathengeres motorral és felcsapható tetőszellőztetővel,⁵⁷ a Széchenyi tér és a Megyeri Kertváros közötti járatra, immár eleve és először acélvázsal készült. Motorja 75 LE benzinüzemű volt.⁵⁸ Élénk emlékezés⁵⁹ szerint az egész környéket behálózó hatalmas látványosság lett, ahogyan alváza az állomásról, ahová vonaton megérkezett, karosszériája felépítéséhez saját tengelyén lassan feljött a Rákóczi útra, ámde alig fért át, míg átmanőverezte magát a kapun. Végül gyönyörű sötétkék karosszériát kapott. Legyártása azonban komoly nehézségekkel járt, mert hogy a városvezetés időközben meggondolta magát. Ugyanők voltak azok, akik megrendeléskor határozottan rendelkeztek küszöbmagasságról és arról, hogy hátul legyen a felszállás és elöl a leszállás, elkészültekor azonban már problémázás indult: túl magas, az öregek nehezen tudják majd használni – és végül visszabontva kellett újra megkonstruálni. A sofőr felett emlékezés szerint kis plakett hirdette: „Készült ifj. Varga Gyula Mecsek Garázsban.”

Még ugyanezen év áprilisában írnak ki pályázatot egy Rába Super alvázra, amit nyertesként szintén a cég készít el, október végére. Négyhengeres motorral, kéziműködtetésű



PVKV 6, a Megyeri Kertvárosba: a Rába-Krupp szerelése és a kész PK 036 rendszámú busz (1936)



csuklós ajtóval, felcsapható tetőszellőztetővel ez lesz a PVKV 8, kisebbre rendeltén 6-os számú elődjénél.⁶⁰

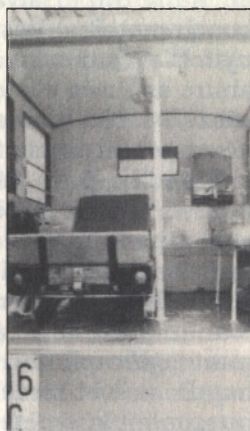
Ezeket a buszokat követően⁶¹ kezdődik és a következő év folyamán, **1937**-ben fejező-



A Rába Super alvázra készült PVKV 8 téli hóban átvétele,
jobbra a Széchenyi téri sarkon, „SCHMURA, A szemüvegek ura”
[később HUBER optikus] boltja előtt (1936)

dik be a városi közlekedési vállalatától immár sokadik munkaként a PVKV 1 és 2 egykor favázasként készült buszainak az acélvázásítása.⁶²

A korábbi mellé, nyáron átadottan, ekkor, 1937-ben készül Magosix-alvázra, kifejezetten elegánsra sikerülten, Pécs Szab. Kir. Város 1. sz. mentőautója.⁶³



Pécs Szab. Kir. Város 1. számú mentőautója, Magosix-alvázon,
csinos külsővel-belsővel (1937)

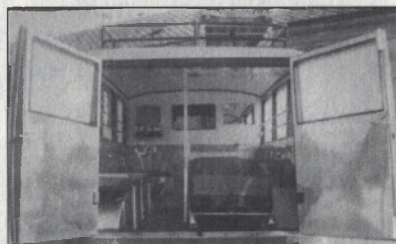
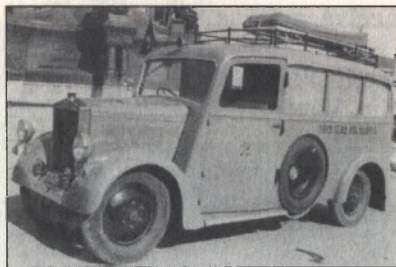
És szintén ezen a nyáron készül még kisbusz MÁVAG–Mercedes-Benz alvázra GAUZER ÁDÁM szekszárdi fűszerkereskedő részére, Szekszárd és a Csörge-tó strandfürdő közötti járatra.⁶⁴



MÁVAG–Mercedes-Benz alvázra készült kisbusz,
Szekszárd és a Csörge-tó összekapcsolására (1937)

A következő évben, **1938**-ban máris újabb busz készül: mint a PVKV 9-es járművét, május elsejei indítással adják át. Rába Super alvázra 55 LE benzinmotorral készült, ámde nyitott panorámbuszként, amire szükség esetén ponyvászáron tetőt húzhattak. Hét-köznapiokon ez az Üdülőszálló-Dömörkapu végállomású járatot, tavasztól ősziig hétfő-eken pedig a mecseki körjáratot szolgálta, ami Széchenyi téri indulással s érkezéssel a Manduláson át az Árpádtetőn mint csúcsponton keresztül hatalmas ívet írt le – mintegy huszonkét kilométer⁶⁵ távon.

A mentőprogram folytatása-ként Pécs Szab. Kir. Város 2.



Pécs Szab. Kir. Város 2. számú
mentőautója, Magosix-alvázon,
csinos külsővel-belsővel (1938)



MÁVAG-Mercedes-Benz-Diesel alvázra NEUMANN SANDOR pécsi tejüzemesnek készült teherautó (1938)

számú mentőautója, szintén Magosix-alvázra, szintén pompás külsővel, elődjéhez képest mégis módosult változatban, úgy-szintén e nyáron átadottan készül el.

Tudunk továbbá egy igazi teherautóról, mely immár télre, MÁVAG-Mercedes-Benz-Diesel alvázra, NEUMANN SÁNDOR pécsi tejüzemesnek⁶⁶ SEBESTYÉN JÁNOS budapesti vállalkozóval közös megrendelésére készül.



Opel-Blitz alvázra két kisteherautó a pécsi tűzoltóságnak készült (1939)

1939-ben elkészültként először két darab kisteherautó ismeretes, mely kevéssel a vasutas hősök emlékművének felavatása (1938) után készülhetett Opel-Blitz alvázra a Pécs Szabad Királyi Város Tűzoltósága részére.

Ez évben október végén még átadásra kerül Rába Super alvázra 65 LE benzinmotorral Pécssett épített két busz, a PVKV 10 és 11; csupán való-

színűsíthető, hogy kocsiszekrényüket – pécsiek lévén⁶⁷ – a Varga-cég készíthette.

Az **1940.** évre datálhatóan nem maradt fenn gyártmányfotó. Irodalmi utalás azonban határozottan található. Eszerint a benzinellátás rendkívüli szűkítése nyomán a Pécs Városi Közlekedési Vállalat Rába Special 8500 mm-es (hosszított) alvázra MAN-licencű 80 LE hathengeres dízelmotorral, 55 főre (34 ülő, 21 álló utasra) méretezett öt további autóbust rendelt meg, ebből hármat a Varga-, kettőt a JUHÁSZ-cégtől; ezek júliusban kerültek forgalomba.⁶⁸ Majd még ugyanebben az évben, a már szeptemberben bevonultatott járművek pótlására további három, MAN dízelmotoros 65 LE, s a gyengébb teljesítményre tekintettel ezért 45 főre (30 ülő és 15 álló utasra) méretezett és a korábbi méretekhez visszatérten így 7400 mm-es (normál) hosszúságú – egy forrás szerint „tetszetős kivitelben fa karosszériájú”⁶⁹ – buszt készített el.⁷⁰

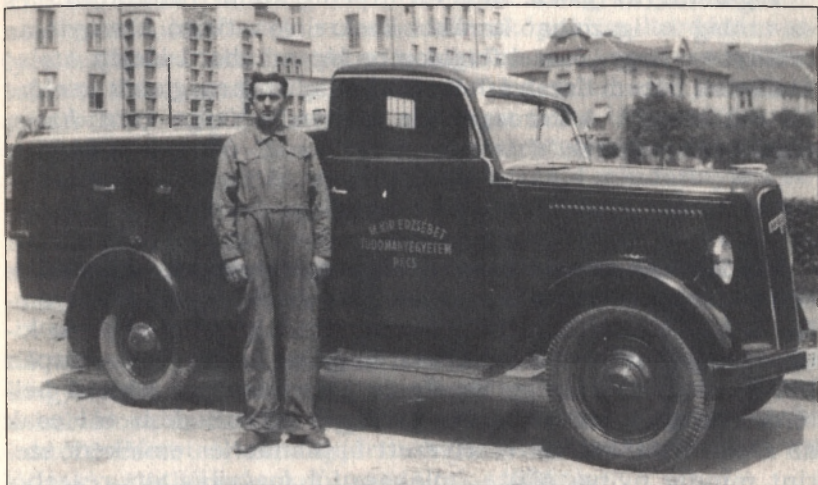
Beszédes adat, hogy mind a kényszerű selejtezés, s immár aktualizáltan mind a bevonultatás erőteljesen apasztja az egyébként sem bő pécsi közösségi buszparkot; nos, az 1941. év kezdetével a régi állományból csak négy busz, mind valahai Varga-produktum marad: az egykor PVKV 1-es és 2-es (Renault), 3-as (Mercedes) és 8-as (Rába) számot viselők.⁷¹



Széchenyi tér, 1940-es évek: azonosítatlan Varga-busz, de a tető pörgő kettős szellőztetője s a hátsó kerékhelyezés új vagy megújított konstrukcióra utal
Széchenyi tér, 1940-es évek:⁷² melyek vajon ezek közül a Varga-buszok?

Az 1940-ben kezdődő üzemanyagkorlátozás semmiféle körülmények között nem kedvezhetett magánosok, magáncégek új autómegrendeléseinek. A fennmaradt anyag így **1941**-ről óhatatlanul igen szegényes. Mindenesetre ekkoriban születetett Opel-Blitz alvázon egy duplafalú hőszigeteléssel ellátott

karosszéria a pécsi M. Kir. Erzsébet Tudományegyetem részére úgy, hogy az a kipufogógázoknak a beltér hőmégtartását célzó vezetésével klinikai ételszállító kocsiként üzemelhessen.



PB 139 rendszámú, Opel-Blitz alvázra készült egyetemi ételszállító autó, mely a kipufogógázoknak a beltér hőmégtartását célzó vezetésével klinikai ételszállítást végezhetett (1941)



Szintén Opel-Blitz alvázra készült kisteherautó BECKER pécsi hentesüzeme részére (1941)

Ponyvával ellátott kisteherautó pedig még szintén az év elején készül, úgyszintén Opel-Blitz alvázra, BECKER pécs-gyárvárosi hentes- és mészárosmester⁷³ megrendelésére.

Végezetül, az **1942.** záró évről pedig azt kell tudnunk – és ez utólag is igazolhat korábbi évekre vonatkozó bizonytalan utalást –, hogy „összel forgalomba lép a háború idején utolsó szállítású három darab autóbusz. Kivitelük megegyezik az előző évi szállítással. A karosszériák szintén a Varga és a JUHASZ cégeknél készülnek.”⁷⁴

*

Mindezekről – már csak a karosszériagyártás fellendülésének idejét tekintve is – saját ifjúkorunkból közvetlen emlék aligha maradhatott. Mindazonáltal gyermekségünk kíváncsisága folyvást oda hajtott, hogy az üzem sötét, csupán két igen távoli – s egy hatalmas L-formátumot képező belternek kisebb, udvari szárnyán lévő oldalablakon túl csak az azok folytatásában elhelyezett hatalmas (és emlékem szerint mindig nyitva álló) – tolókaputól megvilágított részéből tekintélyes nyúlványként elkülönülő belterében ideig-óráig álló teherautók vezetőfülkéjébe s buszok, olykor személyautók belterébe (amik általában nem voltak kulcsra zártak) bemásszunk, s a bőrölések izgalmas-meghitt homályában – gyakran a szomszédban lakó nagybácsi keresztapám JUDIT lányának társaságában kitalálóst, orvososdit, vagy éppen bujócskát – játszunk. Magunkban voltunk, gyakorlatilag zavartalan békeességben, órákig biztonságos és meghitt távolban a felnőttektől. Homályosan még acélvázú félkész busz- (esetleg teherautó-)struktúrákra is emlékezem – valamint, jobbra, egy huzamosan ott lévő (talán fecskendős) tűzoltóautóra –, de ezekben alig volt, mi játékra kínálkozott volna, annál inkább a már elkészült járművekre, amelyeknek minden fogantyúját, kapcsolóját, magát a világítását is kipróbáltuk, olykor megpróbálva kézifékjének a kiengedésével a tökéletesen vízszintes terepen némi megmozdítását is. Átépítés termékeként emlékszünk, középütt állva, egy kis, igen magas építésű buszra, melynek utastere egy teherautó raktereként épült be. Természetesen belemásztunk, és csodálkozásunkra csak körben voltak ülései. Kérdeztük, vajh miért ilyen „szerény”,

s válaszként az jött, hogy ez egy bonyhádi „kofabusz”: piacozó kofáknak rendelték, s a körbeülés közepén lehetett áruik helye.⁷⁵ A nagy kalandot persze az jelentette, ha Zündapp KS 750-es, monstrumnak tetsző oldalkocsis, gyönyörű sápadtzöld motorunkat – elöl torziós teleszkóppal, s kardántengelyes hajtással hátramenetre is alkalmasan (mert eredetében német, oldalkocsiján géppuskával felszerelt harci járműnek gyártották) – Gyula bátyám, esetleg a néha látogató, immár tizenéves nagyfiú BAJKA PÉTER unokatestvérünk segítségével az udvarban feltöltük, megfordítottuk, majd mindannyian bemászva, az előbbieket egyikével a vezető ülésben, lassan lecso-rogtunk. Baj lehetett volna persze mindebből, de tényszerűen soha nem volt: kárt, bajt egyetlen esetben sem okoztunk.

Annak emlegetésével, hogy részben – javított vagy újraépített – Varga-buszok adják a forgalmat a háború után életét újrakezdő városban, aligha találkoztunk, mert bár motorizált, de egy kisgyermek szemében mégis csak zárt világban éltünk. Hiszen a belvárosban éltünk, a gyalogosan bejárható s egykor várfa-laktól övezett tereken alig jártunk túl, s ha ennél távolabbra vitt utunk, saját járműveket használtak szüleink.

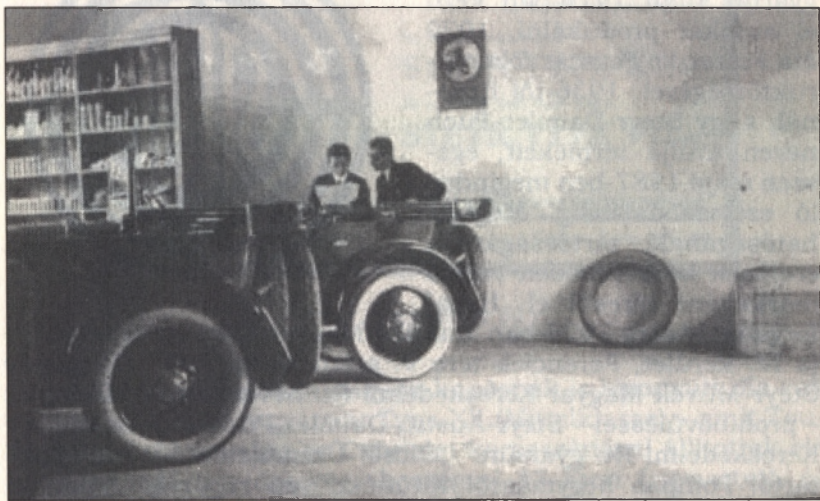
Mindez akkor változott meg, amikor üzemterületnek minősített lakásunkból kikényszerítve, egy a Gyárváros és Meszes közti – a Pécsbányáról a pécsújhegyi szénmosóba szénét szállító villamosított vasútvonal és a budai vám közelségében elhelyezkedő – kis családi házba, a Dobó István u. 25. alá kényszerültünk. Napi buszozás lett ebből, nekem a város túlsó pontjára, a Makár utcai általános iskola 6. osztályába, majd középiskolaként a Nagy Lajos Gimnáziumba s a Mátyás király utcai zenekonzervatóriumba, az 1950-es évek első felének sanyarú közlekedési viszonyai (ritka járatok, túlsúfolt buszok, télen-fagyban kimaradások) közepette. Ekkoriban buszozgatva már elibénk tűnhettek az ismerős formák, sőt az ismerős ülésbőrök is. Merthogy a Varga-cég gyönyörű téglapiros, görbe fekete vonalerdővel tarkított, kizárólag nekünk, éppen buszaink számára tervezetett bőröket használt az utolsó időben, s mire az államosításnak nevezett kifosztatás bekövetkezett, már magam is iskolás lettem – természetes hát, hogy szüleim akkorra csináltattak már mindegyik gyereküknek bőr aktatáskát ennek az elégségesen kemény testű és strapabírónak kiképzett bőrnek a felhasználatlanul maradt maradékából.⁷⁶

Nagyobbacsaként csakis ezzel jártam, s pillanatok alatt felfedezhettem, hogy két igencsak egyedi bőrmintázat, a buszé és az enyém, egyezik. Ezt senki sem vette észre, így gond sem fakadt ebből, legfeljebb bennem inkább titkolt büszkeség. Amíg csak egyszer a Budai Vám megállójánál, szintén munkájába tartva, fel nem szállt az az olajosbőrű, göndörös fekete hajú, amúgy erős termetű férfilény, akiről tán *Dunántúli Napló*-fényképeiből bárki tudhatta, hogy hírhedett, politikai ügyekben kíméletlenül eljáró ügyész – és amikor egyszer színe vesztett barnás-koszos vacak bőrtáskájából a zsúfolt buszban ülve előkaparta elemózsiáját, kicsűszott belőle pisztolya. Gyorsan a legnagyobb természetességgel felvette, visszatette, táskáját bezárta, és elkezdett falatozni. Én azonban a hatalom e brutális közelségű meglátásától megrettentem, és félelemmel kezdtem hátam mögé dugdosni táskámat, nehogy a hatalomnak feltűnjék az azonosság, és bármiféle eljárásba kezdjen velem szemben – hiszen akkoriban az ártatlanság sem szokott nyeresre vezetni, amennyiben az a régi „elnyomó” osztály oldalán állott...

Márkaképviselet

A teljes cégprofilban a márkaképviselet bizonytalanság az ekkor első cégprofil, a karosszériaagyártás tekintetében is képviselőt jelenthetett, s így nyilván fennáll bizonyos jellegzetes megfelelés között, hogy kész járművekként s alkatrészellátásban felmerő milyen márkákat forgalmaztak és a karosszériaagyártásban milyen márkákkal mit és milyen árban s görbülékenységgel nyújtottak, avagy, a másik oldal felől fogalmazva, melyeknek az irányában volt egyáltalán vagy leginkább felkelthető és kielégíthető megrendelői érdeklődés. Mert hiszen magától értetődőnek gondolom, hogy a karosszáláshoz egy olyan alvázrendelés, mely márkaképviselőtől származik, költségben és végárban cégnek és vevőnek egyaránt előnnyel járhatott.

Nyilván már az is jelent valamit, hogy 1926-ban ez az automobilizmusra áttevődő profilú cég a karosszériaagyártás természetű kiegészítőjeként autószalonnal nyit. Nem szerencsés



A Rákóczi út 34. alatti üzem kapuzatától jobbra nyíló Autószalonn. Steyr XII alvázú s a vezérképviselő tulajdonát képező gyári karosszériájú kocsik, az állványon autófelszerelési cikkek (gumiragasztó, visszapillantó lámpa, kocsiemelő és hasonló); baloldalon az iratot tartó fiatalember ifj. Varga Gyula (1926)

egymásra következés, hogy hamarosan robban a világ gazdasági válság, hosszú az utóélete, ami nyilvánvalóan erőteljes visszaesést, pangást eredményezett. S talán összefügg ezzel az, hogy szép lassan ezt a kapubejárattól jobbra elhelyezkedő hatalmas, két portálos, utcára és udvarra egyaránt nyíló helyiséget átalakítják, s a jövőben majd – gyermekkorunkban is – szerszám-gépműhelyként szolgál.

Steyr (1926–1929?)

1926. április -8-án jelenik meg (bizonyára ismétlésként már) sajtóhirdetés arról, hogy a Varga kocsigyár a Steyr cég „Baranya, Tolna és Somogy-megyei képviselőjét” látja el – kétnapos Steyr XII típus-bemutatót is szervezve a Nádor előtt ill. a cégnél¹ –, október 3-án pedig saját cégnyomtatványunkon annak híradása, hogy megindult a Steyr „autorizált vezérképviselőt” ellátása úgy, hogy típusai „nyitott, kombinés és csukott kivitelben állandóan raktáron” tartatnak.²

Olyan gyárról van szó, amely évszázados fegyvergyártás után 1916-ban kezd el autokat produkálni, 1929 óta FERDINAND PORSCHE főkonstruktőrségével. 1936-tól fuzionál, s így Steyr-Daimler-Puch néven árulja termékeit, egészen majd 1987-ben meginduló szétszabdolásáig. Megbízhatóságának, tartósságának, erejének köszönhetően vezető márkaként híresül el. Hazai



forgalmazására 1926-ban alakul a Magyar Steyr Automobil Rt. (a IV. kerület, Ferenciek tere 9. szám alatt), 1927-től immár Steyr Művek Magyar Kereskedelmi Rt. néven, majd 1930-ban – profilbővítéssel – Steyr-Austro-Daimler-Puch-művek Magyar Kereskedelmi Rt. gyanánt.³ „Olcsó! Üzembiztos! Kitűnő átlagtartó! Pompás hegymászó! Kitűnően van rugózva!” – kiáltja világgá hirdetéseiben a szaksajtó; a rákövetkező oldal hirdetésében még stilusosan hozzátéve, hogy az összes autó- és motorversenyeken felmutatott Steyr kategória-győzelem egyszerre mind a Rex-benzinnek is köszönhető!⁴

STEYR



győz Európa legnagyobb
hegyiversenyeiben

Klausenpass
Semmering
Tauern
Gurnigel
Jánoshegy
Freiburg

Próbáljon ki egy

STEYRT!

Mik az előnyei?

- Olcsó!
- Üzembiztos!
- Kitűnő átlagtartó!
- Pompás hegymászó!
- Kitűnően van rugózva!

Ha kiskocsit akar, vegyen

STEYR TYPE XII-ét.

Ha nagykocsit óhajt, vegye meg a

STEYR TYPE VII-et!

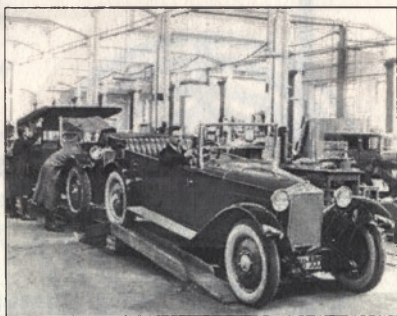
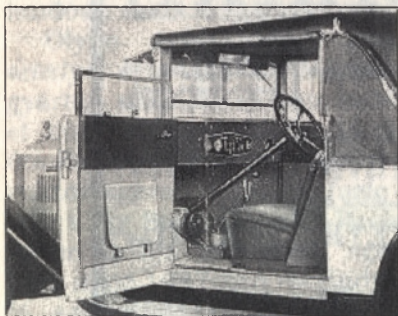
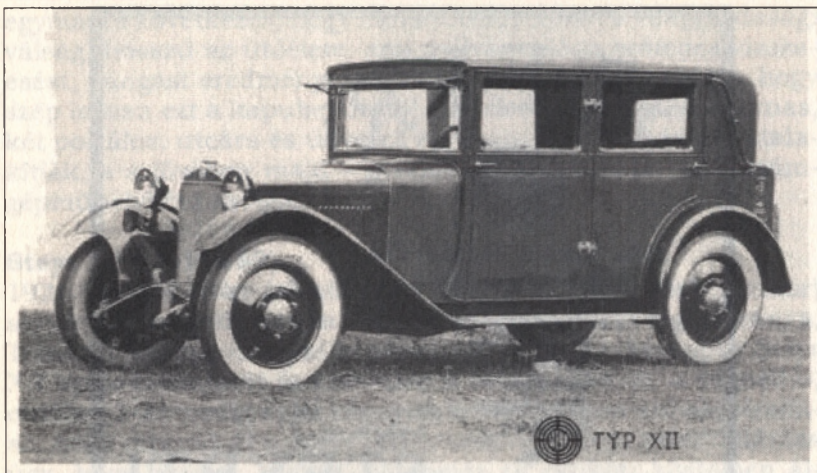
Magyar Steyr Automobil Részvénytársaság

Budapest, IV., Ferenciek-tere 9

Telefon: Teréz 219-45

(1927. szeptember 30.)

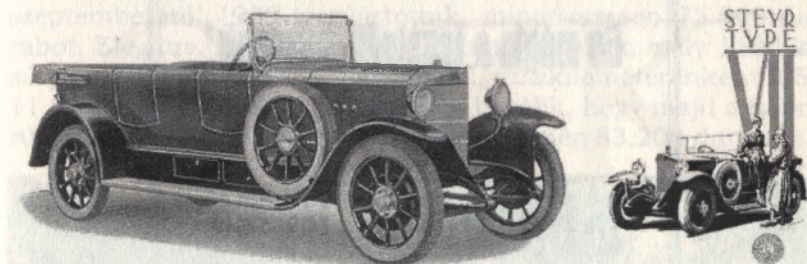
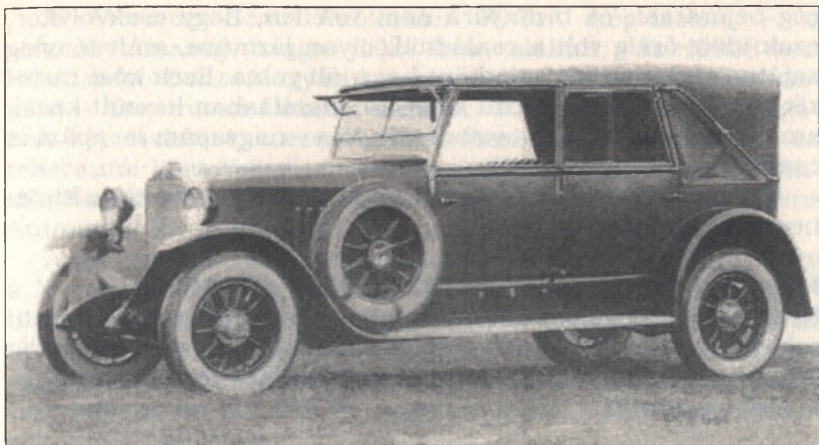
Az alaptípus valóban nagyon kapósnak is bizonyult. Ez volt az 1925–1929 közt gyártott Type XII (Mittelklasse) – amit Tourenwagen, Limousine és Cabriolet karosszériával állítottak elő –, s ami 85 km/óra végsebességgel 13 litert fogyasztott, és 4220 × 1550 × 1740 mm méretével meglehetősen impozáns külsőt mutatott. 1926–1929 között 11.124 darab készült ebből. 1929-ben ezt váltotta fel a Steyr XX, aminek az első lámpái már egy keresztartón állottak.⁵



A Steyr XII ekkori változatai, egyébként mind Reithoffer gumikkal!⁶

Elegáns nagykocsiként az ugyanezen időszakban gyártott Type VII (Oberklasse) változat állott rendelkezésre. Ez 1650 kg súllyal és 100 km/óra végsebességgel, átlagosan max. 18 l benzin- és 0,25 kg olajfogyasztással, és tekintélyes 4580 × 1670 × 1480 mm-es tömeggel szaladt. Csakúgy, mint a XII-est, ezt is ANTON HONSIG fejlesztette ki; 2150 db készült belőle.⁷

Ugyancsak 1926-tól egyébként⁸ a szombathelyi márkaképviselő szerepét ALMÁSY LÁSZLÓ gróf (1895–1951) töltötte be, aki e minőségében tette meg még első márkaképviseleti évében a mindvégig kifogástalanul működő ilyen, VII-es típusú kocsival a háromezer kilométeres utat itthonról egészen Szudánig.⁹



Steyr VII, szintén Reithoffer-gumival¹¹

Egyetlen dokumentum maradt nálunk ilyen körben fenn, egy nagyapámtól 1926. június 11-én kelt ajánlat Pécs Szabad Királyi Város számára, egy netto 140 millió koronát kóstáló, nem típusában, hanem minőségében specifikált, 30 lóerős 5 üléses, bőrrel bevont strapabíró Steyr kocsiról.¹⁰

A járművek egészen a néhány évtizeddel ezelőtti közelmúltig bejáratást igényeltek. Nyilvánvaló, hogy más volt a keletje egy szakszerűen bejáratott járműnek, mint annak, amelyik még igazi bejáratást igényelt s a bejáratás milyenségével így bizonyos nyitott kockázatot is hordozott, hiszen annak szakszerűtlensége kihathatott tényleges teljesítményére, gyorsulására, s egyáltalán egész élettartamára egyaránt. Bizonyára vállalt a

cég bejáratást, és bizonyára nem véletlen, hogy csak olykor, csak ideig-óráig volt a családnak olyan járműve, amit tényleg sajátjának tekintett és sajátként használt volna. Ezek közé tartozik egy Steyr XII N alvázra saját karosszálásban készült kocsi, amit – számos fénykép tanúskodik róla – nagyapám is, apám is családi kocsiként vezetett.

Ugyanez a „kiskocsi” méretű XII N alváz lehetővé tette kisteherautók karosszálását is.

Mercedes-Benz / MÁVAG (1929–1930? / 1930?)

KARL BENZ szabadalmaztatta az első benzinmotort 1886-ban; a Mercedes autónév 1901-ben indult, a Mercedes-Benz pedig 1926-ban, a Daimler-Motoren-Gesellschaft-tá történő cégegyesülés nyomán.¹²

És mégis a legelsők vagyunk!

MERCEDES-BENZ

Győzelmek 1927-ben: Nürnberg ingnyitőverseny, Német Sportkocsi Grand Prix, Kleusenpaas hegyi verseny, Semmering hegyi verseny, Svábhegyi verseny, Freiburg kőútverseny, Hatzfeldt vándordíj mind a négyet kapta; a Mercedes-Benz dicsőséget hozott. Tegyen próbautat egy Mercedes-Benz kocsival. Meglátja, nem drága és

örökké tart!

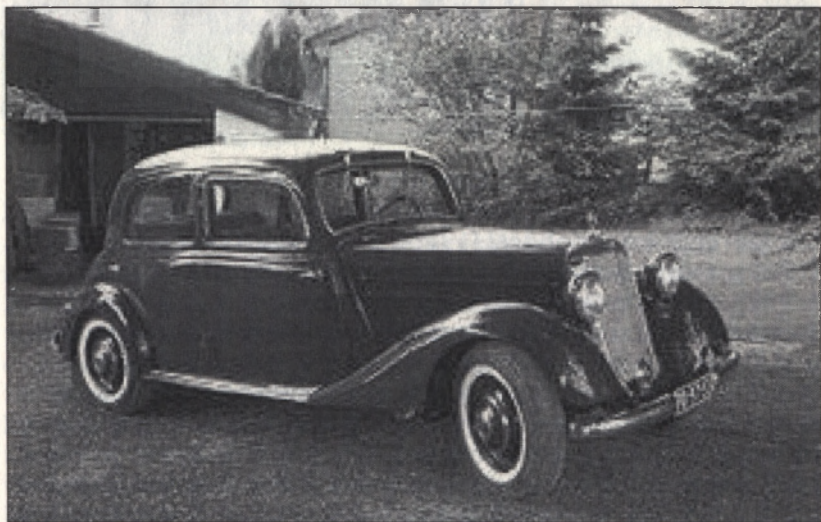
Mercedes-Benz Autómanuf. R.-L. Stuttgart, V. kör., Városkapu-út 7. sz. — Telefon: Tűz 229-34

„Megbízható, nem drága és örökké tart!”¹³

A Mercedes-Benz Automobil R.-T.¹⁴ képviselte – a részvénytársaság maga 1927-ben alakult, az 1908-ban létrehozott »Benz« Magyar Automobil- és Motorgyár Rt. utóda-ként – hamarosan Daimler-Benz A.-G. Magyarországi Fiókjá-nak képviselőtévé, s ezen belül a Mercedes-Benz személy- és teherautói körzetképviselőtévé és szervizszolgáltatásává válto-zik. Nagykereskedőként mindezt hamarosan a Mercedes-Benz Automobil Rt. (Budapest IV. kerület, Váci u. 24.) fogja át.¹⁵

A mi képviselőtünk feltehetően annak hírére jön létre, hogy a Mercedes-Benz Service 1929–1930 fordulóján – mint sajtó-hirdetésekben ígéri¹⁶ – három szervizkocsival végiglátogatja az országban eladott összes márkajárművét és ingyenesen átviz-sgálják, műszerrel leellenőrzik s javítják is mindezeket, mert-hogy időközben kiderül: túl nagy a feladat, s ehhez alvállalko-zók szükségeltetnek.

A vezető típus ekkoriban a Mercedes-Benz 170V, amit 1936 szeptemberétől 1939-ig gyártottak, mindösszesen 75.000 da-rabot. Elegáns, kényelmes, megbízható kocsik ez, mely 1100 kg súlyban 108 km/óra végsebességgel, százkilométerenként 9,5–11,5 l benzint fogyaszt. (Olyannyira beválik, hogy majd a hábo-rú után, 1947–1955 közt is legyártanak még 83.200 darabot).



Mercedes-Benz 170V (1936–1942)¹⁷

Egyetlen levélpapírunk s egy 1930-ban megjelent sajtóhirdetésünk¹⁸ mindazonáltal különválasztottan közli, hogy a Varga-cég a Mercedes-Benz személy- és teherautók, valamint a Magyar Királyi Vas-, Acél- és Gépgyárak által gyártott MÁVAG–Mercedes-Benz személy-, teher- és különleges autók körzetképviselőjét (hirdetés), illetőleg ezek képviselőjét és szervizét (levélpapír-fejléc) látja el – s itt a „különleges” bizonyára a MÁVAG-tól felépített, majd általunk átépített öntözőkocsikra,¹⁹ esetleg tűzoltóautók átépítésére utal.



Legalább egy tejüzemi kisteherautóról és számos buszról tudunk, amik mind Mercedes-MÁVAG alvázra épültek. Ezek voltak időrendben a mohácsi (1928), a kaposvári és a pécsi PVKV 3 (1929), a szombathelyi és a sellyei (1935), valamint a szekszárdi (1937) autóbuszok; egyszersmind ezek lettek a cég legszebb és legmutatósbab termékei. Nem véletlen Mercedes-voltuk, habár a MÁVAG hazaisága úgyszintén döntő motívum lehetett.

1931-től átmenetileg – nyilván a világgazdasági válság kezdte erősen éreztetni hatását – már nem látható semmiféle autómárka-képviselő cégnyomtatványainkon. Hadd idézzem jellemzőként: még az 1933-as helyzetet is így jellemzi egy. a bármikor voltak közül talán legagilisabb magyar autókereskedő: ez volt „a legnagyobb depresszió ideje, amikor nem kellett senkinek

semmi. A legnagyobb külföldi gyárak képviselet nélkül voltak nálunk.”²⁰ Az üzleti forgalom ekkoriban súlypontként nálunk is bizonyára üzemanyagellátásra, felszereléspótlásra, javításra, esetleg garazsirozásra korlátozódott.

Opel Service (1937. november 1. – 1939?)

Bizonyosan nagyratörő tervekkel indul az, amit cégnyomtatványunk Opel Service néven jelöl, majd egy ezt feltüntető cég-számla-nyomtatvány is fennmarad ugyanerről a kezdő hónapról. Az Opel kapcsolódást alkatrészek kapcsán 1939-ben még egy további cégnyomtatvány megerősíti, ám Opel cégprofil-jelzések nyomtatványainkon ezután már nem bukkannak fel.

Egy 1861-ben kezdődött vállalkozásról, ADAM OPEL gyáráról van szó, mely kerékpároktól jutott el 1899-ben autógyártásig. Azután a személyautóktól jutott el az 1930-as években az Opel Blitz eleinte kisteherautó, majd – a háborús felkészülésben – egy egész teherautócsalád létrehozataláig.²¹



Korabeli márkajelzés²²

Ilyen Opel-Blitz kisteherautó-alváza talán 1941 tájáig legalább négy kisteherautó-karosszéria készül cégünknel, továbbá pécsi tűzoltósági és hentesüzemi, valamint egyetemi klinikai étel-szállító.

DKW és BMW (1939–1944?)

A cégnél márkaképviseleti megnevezésben mindvégig együttesen fordul elő a DKW és a BMW: ez 1939-ben először mint „hivatalos műhely”, 1940 táján mint „képviselet”, 1944. május 11-én pedig ezek értelemszerű összevonásával, mint „képviselet és hivatalos műhely”.

Nem tudhatom, hogy miért csak 1939-ben került sor ezek képviseletére, hiszen eddigre már a márka németországi és világsikere bőven felfutott. Igaz, azok voltak a még sikeresebb versenytársak, amiknek akkoriban éppen apám volt a területi képviselője. Vagyis a „ki képvisel mit?” kérdése egy város s egy régió autós szakmai gondolkodásában döntő, időben elhatáro-

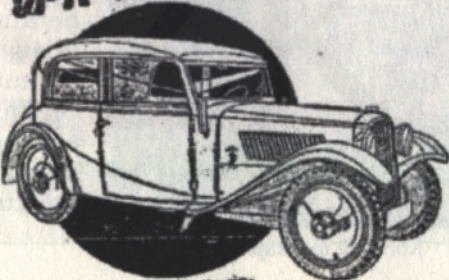
zandó s ezáltal a várható jövedelmezőséget eleve a lehetséges mások előtt a maga számára biztosító választásnak számíthatott.

Mindenesetre ekkorra futott fel az a társadalmi modernizációt a motorizációval is társító program, amit – bizonyára már a felfegyverkezés igényével s előrelátásával – a németországi politika meghatározott. Mert addig járműre s üzemanyagra magas adó, ráadásul rossz utak jellemezték; 1933 januárját követően viszont már áprilisra adócsökkentés következik, júniusban pedig az *autobahn*-építkezés is megindul.²³

Merthogy tudvalevő: a **DKW** motorkerékpár már 1930-ra világső lett, 1934-re pedig autógyártásban Németországban a második. Autóból 1931–1938 közt mindösszesen 190.000 darabot gyártottak! 1932-ben egyesültek az Audi, a Horch és a Wanderer céggel, s ettől kezdve használták az Auto Union AG cégnevet. Jellegzetessége abban rejlett, hogy mint eleve motorkerékpárgyár, megmaradtak a kétütemű és háromsebességes (s persze rűkverces) sebességváltóval ellátott motornál, amit elsőkerék-meghajtásúan szereltek be.²⁴

Zwickau gyárukban 1932–1935 között „Meisterklasse” 601, majd erősebb motorral „Meisterklasse” 701 néven 1935-ig 17.000 darab készült el, amely az autóeladási versengésben akkor Németországban a má-

W-K-W-Weltrekord!



Die neue „Reichsklasse“, die einzige vierstellige Cabriolet-Limousine für nur RM

1990.- im Werk

Extraleichte Bauweise: Selbsttragendes Eisenblech – Mechanische Sonderlager und Fahrschalen – 60 PS-Zweizylinder-Hochleistungsmotor mit innov. durch Polster gestützter Schwach-Abfederung, Stoßdämpfer, Schwinge, Lenkung des vierstimmigen Kardantriebs (bis 60 km/h) und 100 km/h. DIESI-Systemeinsparung.

Leistungsweltrekord: Höchstgeschw. von 5,60 km/h

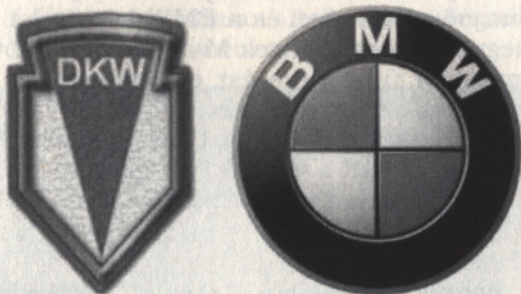
AUTO UNION A-G



Joh. Ricks, Beckergrube 54
Fernsprecher 23295

DKW-előfutárok: DKW F2 Reichsklasse (1933)²⁵

sodik, de egy év múltán, a Mercedest megelőzve, az Opel után lett a második.²⁶ Az F4 után 1935–1936-ban már az F5 következik, melyből 60.000 készül; 1938-ban az F7-ből 80.000,²⁷ a háborúba bőven belecsúszó 1939–1942. közti években pedig F8-at gyártanak, összesen 50.000 darabot.²⁸



A háború előtti DKW- és BMW-márkajelzés²⁹

DKW-autó először Magyarországon egy, a Parlamenttel szemközi bemutatóteremben jelent meg, 1928-ban. Míg 1930-ban 25 darab DKW futott személygépkocsiként magyar utakon, s ezek száma 1935-re is csak 169-ra emelkedett, a korábban



Korábbi Lehel-téri Majláth-telep (1937)³⁰

motorkerékpárokkal foglalkozó MAJLÁTH MIHÁLY³¹ ezen olcsó, megbízható kiskocsiból hazai DKW-birodalmat épített: míg indulásakor, még 1935-ben 28, 1936-ban 185, 1937-ben már 319, majd 1938-ban 389 gépkocsit forgalmazott. Ezt még tovább tetézendő, 1937-ben a gyári féléves garanciát saját üzletkörében kiterjesztette két évre és 50.000 km futásteljesítményre.³²

A forgalom növekedésével és a BMW-képviselőt egyidejű el látásával megnövekedett igények MAJLÁTHÉKNÁL a fővárosi Lehel téren háromszoros újraépítkezést eredményeztek. Olyan elegáns, modern, pazar, mindenben célszerű kül- és belcsint értek el, ami a mi irodánkban is a falat díszítő számos bekeretezett kép tükrében számomra a vágyak, az elérhetőség, a jövő perspektíva netovábbját jelenítette meg.³⁴



MAJLÁTH MIHÁLY új budapesti DKW és BMW vezérképviselőtének
Lehel-téri központja³³

Nos, számos előzmény után 1939-ben indult a DKW F8 gyártása, aminek Reichsklasse változatát 1940-ig, Meisterklasse változatát pedig 1942-ig állították elő. 700-750 kg önsúlylyal, 3990 × 1490 × 1480 mm viszonylag szerény méretekkal, maximum 85 km/óra végsebességgel, és olyan (bár fát konst-

rukcióként és műanyagot borítóként egyaránt beépítő) strapabíró szerkezettel számoltak, ami nem csupán a mindenütt, így számunkra is hozzáférhetővé tett képen látható több tucat munkásember súlyát viseli el. Egyik szép, kellemes barna színben nyomtatott prospektusa olyan afrikai és indiai DKW-s utazásokról adott képes beszámolót, amelyben céljától a végtelenül nyúzható kocsit sem az úttalan utak, sem a végtelenített túra döbbenetes teherterhelése nem téríthették el.

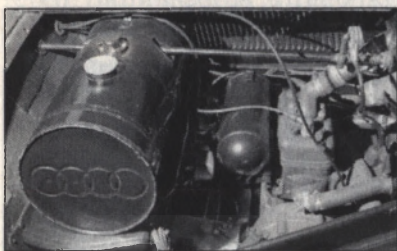


DKW F8 Meisterklasse Sedan (1939)³⁸

Számottevően sok eladás ment ezekből tőlünk baranyai és somogyi falusi körorvosoknak és falusi tanítóknak, akik ezt már egy méltó középosztályosodás biztos jegyeként (s persze égető gyakorlati szükségből) megengedhették maguknak – s bizonyára azért is ezt választották, mert stabilabb volt, mint a szintén olcsó, lágy rugózású Opel Kadett³⁵ –, később pedig az is növelhette kedveltségét, hogy ezek a kétütemű, fa-karoszszériás, vulkánfiber borítású járművek kétüteműek voltak, és ezért szerencséjükre – legalábbis eleinte – megúszták a hadi beszolgáltatást, lévén nemcsak kisebb teljesítményűek voltak,



DKW F8 műszerfal és a motortér
(1939)³⁹



DKW F8 tetőterhelési próba

de eleve ezeknek a benzin-olaj keverékes autóknak az üzemanyagellátását nehezebb lett volna frontkörülmények között biztosítani.³⁶



BMW 319 Roadster személygépkocsi,
háttérben a Kevély-hegycsoport a Pilis hegységben (1935 körül)⁴³

A közeli ismerősi körben azon túl, hogy 1941-től egy – mint a szomszédságból még kisfiúként BOROS LÁSZLÓ ma is emlékezik:³⁷ „fekete sárvédős és motorháztető szürke” – DKW F8 Meister-klasse-példányt apám családi használatra is lefoglalt, a pár házzal túl, a Mattyasovszky-palotában lakó BOROS BÉLA egyetemi szemészprofesszornak volt tőlünk – 1942-ben vásároltan – ilyen kocsija.

Emlékeim így a márkaképviseleten belül csakis ehhez a DKW-hoz, valamint egy aranyos kiskocsihoz, az általunk olykor használt Fiat Topolinóhoz kapcsolódnak. Mert a DKW vitt bennünket a rólunk gondoskodó kedves bejárónónkkal együtt Németbólyba, és sokszor jártunk vele a Pálosok alatti Szőlőbe, nagyszüleimhez a hatalmas zöldbe, többnyire hétvégi nagycsaládi együttlétre. És bárhová máshova.

Anyám jól vezetett, de sokszor elmeséltettük vele, hogy mint esett az, amikor a Rákóczi út és a Bajcsy-Zsilinszky útja kereszteződésében – ami hatalmas keresztforgalma okán nem véletlenül lett Pécs utóbb „a villanyrendőr” – anyám, bár csigányi gyorsasággal, mégis elsodorta a középütt hegyes sisakjában irányító rendőrt, és miként követte meg, hogy ne akarjon ebből nagyobb ügyet kerekíteni. Hasonlóképpen szállóigeként maradt fenn az a néma határozottság, amit tanúsított, amikor hátul hangosan rendetlenkedve, olykor veszekedve zavartuk éppen vezető anyánkat. És egyszer, mikor a mecseknádasdi reménytelen meredekség éles kanyarjaiban én éppen üvöltöztem hátul, merthogy bátyáim csakazértis cukkoltak, hátrafordulás nélkül, visszakézből miképpen osztott ki anyám pofonokat, nehogy leálljon a motor, aminek ilyenkor bizony az elérhető maximumon kellett teljesítenie. Egy másik utunkon pedig, amikor a mohácsi temetőben bóklászva éppen ARMBRUST őseink esetleg még fellelhető sírját kerestük, láthattuk a fejfákon: „Ö.V.F.N.” – apánk, anyánkkal özszemosolyogva, viccesen megfejtette a titkot: „Özvegye vele fog nyugodni!”, holott persze a jámbor katolicitás szólott csak ki a felírásból: „Örök világosság fényeskedjék néki!”

A **BMW** már akkor is meglepően drága, reprezentatív autó volt.⁴⁰ Lehetett tehát népszerű és ismert, mégis csak viszonylag kevesen engedhették meg maguknak Magyarországon a megvásárlását. A MAJLÁTH-képviselet korai forgalmi adatai szerint 1936-ban mindösszesen 105, 1937-ben 80, 1938-ban 76, 1939-ben pedig 57 darabot tudtak eladni belőle.⁴¹



BMW 320-as típus (1937)⁴²

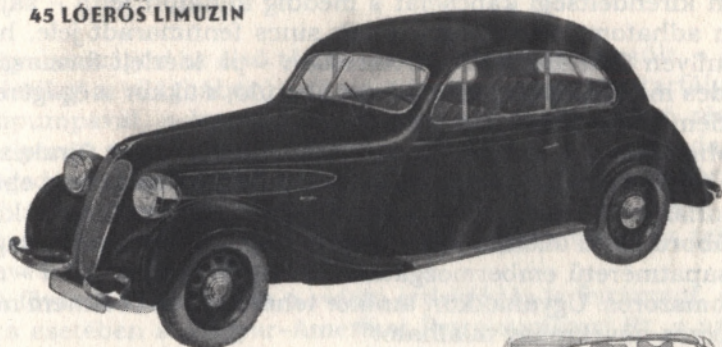
1939–1941 közt mintegy 2100 darabot gyártottak belőle, 4.800–5.250 Reichsmark áráért. 1000 kg súlyával, 4500 × 1540 × 1500 mm terjedelmével 115 km/óra gyorsaság elérésére volt képes.

Ezeknek már az elődje is esztétikai élményt nyújtott; nem véletlen, ha nagyszerű képes ábrázolások, fotográfiák születtek ezek ihletésére.⁴⁴

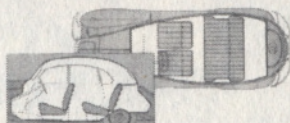
Háború után

A gyári és közvetítői kapcsolatok talán teljesen nem szakadtak meg, de az ellátás bizonyosan megszűnt – olyannyira, hogy régi forrásaikból talán nem is indultak újra. Következésképpen a márkaképviselőnek valamiképpen használt jármű adásvételébe kellett ideiglenesen átfordulnia.⁴⁵ Éppen ezért ért a meglepetés erejével, hogy az Arcanum Hungaricana-digitalizálásával a jelen könyv írásakor, 2016 tavaszán feltűnik egy ilyen, 1947 késő tavaszán megjelent hirdetés: „Új Autók! Gyári új SKODA személygépkocsik, gyári új STEYR 3 tonnás tehergépkocsik. Teljes gyári felszereléssel, új gumikkal, tartalék gumival, gyári garanciával. Steyr, Austro, Daimler, Puch művek magy. ker. r. t. dőldunántőli kirendeltsége. MECSEK-GARÁZS, Pécs, Rá-

Négyajtós, emelt
45 LÓERŐS LIMUZIN



Ötajtós, ücsnyitós
50 LÓERŐS CSUKOTT LIMUZIN



BMW 320-as típus a Majláth-prospektusban (1937–1938)

kóczi-út 34. sz. Telefon: 23-83, 23-63.⁷⁴⁶ Nos, felbukkanását örömmel nyugtázom; magyarázatát azonban – mikor alakult ki ilyen kirendeltségi kapcsolat s meddig állhatott fenn – sajnos nem adhatom. Aminthogy annak sincs fennmaradt jele, hogy ez milyen üzletszerű konstrukcióban – pl. kierrelt formaságú, rendes márkaképviseletként vagy alakuló, s akkor még ígéretes kezdeményezésként – történt.

Mindenesetre mellbevágó az utolsó békeév és az újrakezdés első teljes éve hazai járműszámának összehasonlítása, s ebben is annak realizálása, hogy míg a személy- és bérautóban közel a háború előtti állomány fele a veszteség, autóbushoz – vagyis a csapatméretű embermozgatáshoz megkívánt méretnél – már háromszoros. Ugyanakkor, amikor teherautónál csaknem másfélszeres növekmény található!⁴⁷

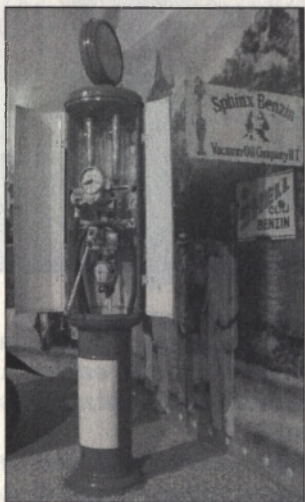
	személy	bérautó	személy, összesen	teherautó	autóbusz
1938					
összesen	15.746	3.150	18.846	3.803	668
Bp.	8.502	1.817	10.319	2.092	455
1946					
Bp.	4.267	785	5.052	5.406	151
Pécs	62	24	86	61	3

Egyszersmind egy ilyen számadatsor az, ami valamelyes alapul szolgálhat ahhoz, hogy akár karosszériaépítésben, akár márkaképviseletben gondolkodva az országos mozgásban egy vidéki cég teljesítményét elhelyezhessük és valamelyest talán fel is becsülhessük.

Üzemanyagellátás

Magyarországon az első töltőállomás 1924-ben létesült, s gyakorlatilag a világháború utánig a benzin földalatti tartályból, kézipumpával, sokperces munkával, egy a tank felső részén elhelyezett s az ügyfél számára is jól látható ötliteres adagoló üvegedényen keresztül, csapon átfolyatva jutott el a gépjárműbe.¹ A kútoszlop alatt elhelyezett tartály általában 5000 liter benzin befogadására volt építve,² tehát roppant tűz- és robbanásveszélyes üzem volt.

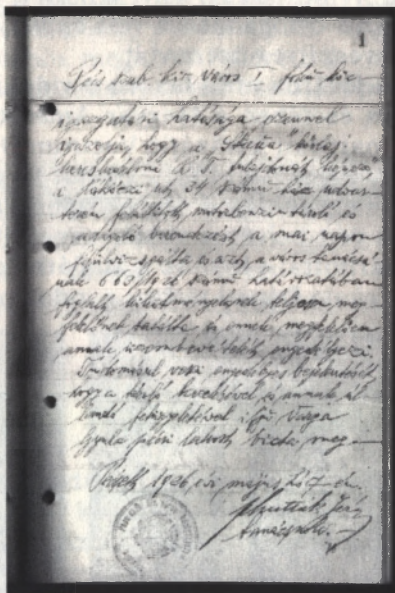
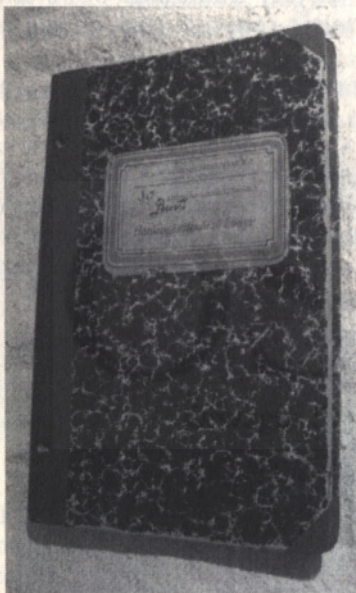
A főváros után lassan a vidéki érdeklődés is feltámadt, amit Pécs esetében a Magyar–Amerikai Petróleumipari Rt. s az azt hamarosan felvásárló Vacuum Oil Company Rt. tovább gerjesztett, egyenesen kúthálózatot tervezve a városban. A Széchenyi tér s egyáltalán a városközpont, a voltaképpeni szoros értelemben vett belváros veszélyesnek ítélt ajánlatát azonban a város elhárította; s inkább a Majláth (későbbi Kossuth) térben, avagy az Irányi Dániel térben gondolkodott.³



Benzinkút

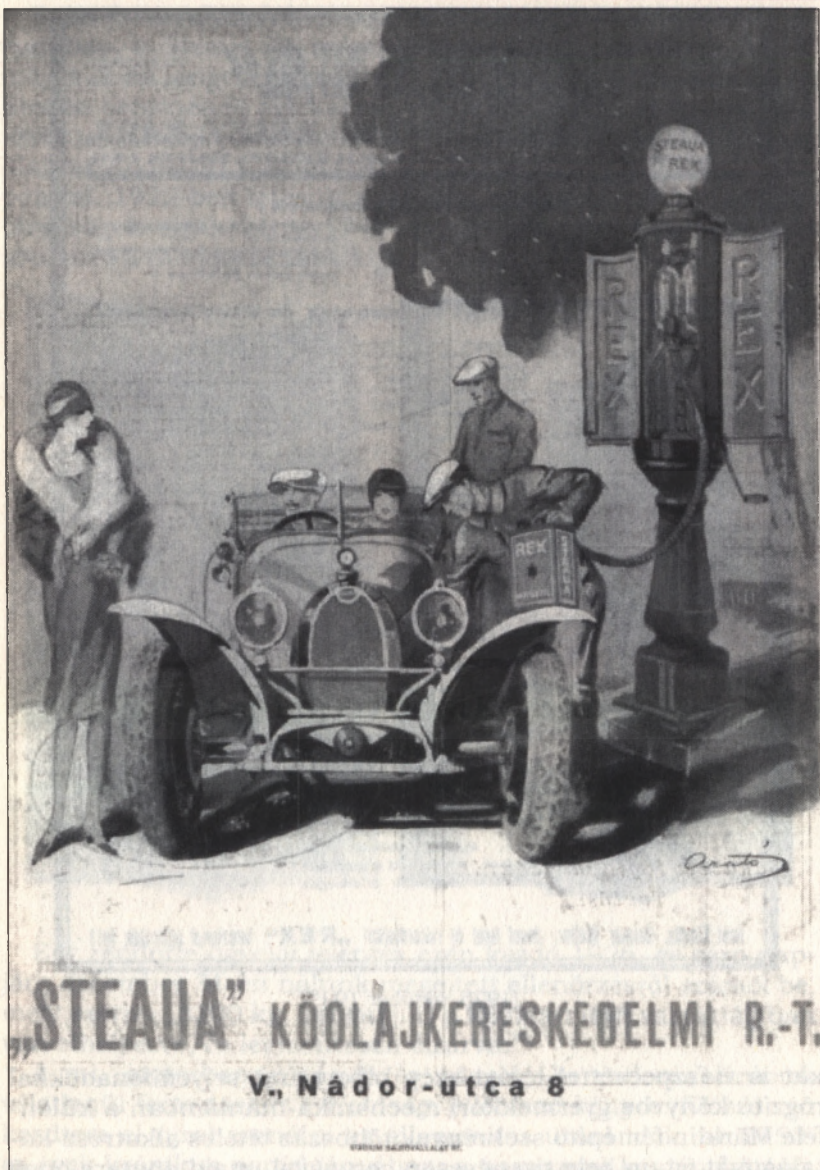
1. Közlekedési Múzeum (fotó: V.Cs., 2014) / 2. A Rákóczi út 34. udvarában, legifj. Varga Gyulával 1939 tavaszán

Saját **benzinkutunk** immár a Rákóczi út 34. alatti udvarunkban, a Steaua 30. számú benzintöltőállomásaként, 1926. május 7-én engedélyezetten kezdett el működni. Ennek, a Steaua benzinének márkanéve volt a REX. Hazai anyacége, a »Steaua« Kőolajkereskedelmi R.-T. (profilbővülése után: Steaua Magyar Kőolaj Rt.), Budapest V., Nádor u. 8. szám alatti központtal, 1922-ben létesült a számos hasonló profilú részvénytársaságok egyikeként, 1949-ig 90%-ban a Steaua Romana (Bukarest) tulajdonában állottan.⁴



Egy rendőrfelügyelői jelentés ezen kezdő 1926. év záró napján, december 31-én nálunk megejtett ellenőrzésről számol be, mely szerint „3200 kg. benzin [...] a földalatt levő vastartályban van elhelyezve, és légmentesen elzárva.”⁵

A mi „motorbenzin tároló és adagoló berendezés”-ünknek véletlenül fennmaradt a *Hatósági ellenőrző könyve*. Először én kezdtem el újrahasználni az államosítás utáni idők, az 1950-es évek krónikus papírhiányában: a nagyszerű keménykötésű, viaszpecsétetes hitelesítésű, nyomdailag számozott lapú s a lapo-



Rex benzinkút-hirdetés (1928)



Rex-benzinkút a budapesti Kálvin téren (1927)⁸



Rex-benzinkút Pécsen, a Királyi Ítéletábla északi sarkán,
KÖVES GUSZTÁV fűszer- és csemegekereskedése előtt (1935 körül)⁹



„STEAUUA” KÖLAIKERESKEDELMI R.-T.
V., Nádor-utca 8

oldalt, a rádióban ismertetésre kerülő operaszüzséket kapkodó írással rögzítve apám megmaradt üzemi töltőtollával.⁶

Nos, ebbe a könyvbe a hivatalos szervek két évtizeden át összesen tizenhárom tűzrendészeti ellenőrzést rögzítettek – 1929-ben például öt alkalommal (kétszer is – bizonyára szabálytalanként – megjegyezve, ha akár üres, akár teli hordót találtak egyébként hatalmas udvarunkon) –, az 1930. február 6-i és az utolsó, 1946. szeptember 26-i bejegyzés között azonban ilyen ellenőrzés vagy legalábbis a hatósági ellenőrző könyvünkbe beírás nem történt.

Ez a benzinkút a vidékiek közt igen korainak számított, s talán első volt az országban, mely miközben nyilvános töltőállomásként üzemelt, nem köztéren, hanem magánvállalkozás saját telepén belül nyert elhelyezést.¹¹ Egy 1927-ben készült rendőrségi és tűzoltósági nyilvántartás mindösszesen két töltőállomásról tud a városban; a másik MESTRITSÉKÉ.¹² Ezek száma egy évtizeden belül megötszöröződik, merthogy egy hivatalos kimutatás 1936. november 30-án az egykori várfaltól nem távolosó térben a Széchenyi-téren (KÖVES GUSZTÁV vállalkozásában), MESTRITS JENŐ Munkácsy Mihály 35. szám alatti garázsában (két kút feltüntetésével!), a Rákóczi út 45., továbbá nálunk, a Rákóczi út 34. szám alatt, valamint a Kórház-téren, s attól továbbra a Főpályaudvaron, a Megyeri úti villamos-kitérőnél, továbbá az Alsómalom utca 17. s a Zsolnay Vilmos út 1. szám alatt, még távolabb pedig a Siklósi út 52. szám alatt (SPITZER JAKAB vállalkozásában) és a Budai Vámnál mutatott ki feltehetően nyilvános rendeltetésű töltőállomást.¹³ Ehhez képest nyolc év múltán, a háború végefelé egy tűzoltóparancsnoksági tűzvédelmi beszámoló két újabb benzinkútról tud csupán beszámolni, a belváros szívében, a Szt. Kristóf garage Citrom utcai kapuja jobboldalán, valamint az I. Ferencz József út 46/2. szám alatt (v. GYÖRI LÁSZLÓ vállalkozásában).¹⁴

Figyelemreméltó s elgondolkodtató a benzinkutak országos számának alakulása a háború előtt és után.¹⁵

	vármegyékben	tj. városokban
1938	613	74
1946	304	102

Gyermekként a kúthoz persze nem nyúlhattunk, de ámulva figyeltem a pumpálás csodáját, s mindig próbáltam segédkez-

ni a földalatti tartály utántöltésekor a két vasgyűrűvel ellátott acélhordó gurításában, nyílásának a tartály töltőszájához fordításában, és □-profilú csapjának ehhez illő acélkulccsal való lecsavarásában, amikor is a benzin egy hatalmas tölcséren keresztül a mélybe zúdult.

Nyilvánvalóan roppant tűzveszélyesek voltak ezek a műveletek; a kétatroncsos nehéz acélhordók belobbanása pusztító robbanást eredményezett volna. Halvány emlékünks van egy valahol ott megesett tüzről, amikor bár zaj nélkül úgy csaptak föl hat-nyolc méterre a lángok, hogy a magas üzemtető mögötti lakásablakunkból figyeltünk fel erre, de értelemszerűen megtiltották, hogy szemlélődni lemeheessünk.

Történetesen egy 1940 elején nyomtatott céglevélpapírunk tünteti fel 1926 után másodjára s egyben utoljára a benzint REX-produktum gyanánt; de maga a benzinkút mindenütt az országban az ellátótól ellenőrzött, emblémáját viselő volt, így nyilván a Steaua magyarországi fennálltaig, illetőleg a cég államosításáig ez a kapcsolat fennmaradt.

1937 novemberében a járművek téli felkészítése lehetett vagy az a pont, ahol az egyébként zajló szervizelés kiteljesedést igényelt, vagy az, melynél felgyorsultak kapcsolati kapcsolatok, avagy pedig az, amelynél már az üzletfelek várhatóan megnövekedett száma igényelt külön említéseket – netán egyszerűen az, hogy anyám kezébe vette az adminisztrációt, és rávette férjét-főnökét, későbbi apánkat a



Sur
117
marques
d'automobiles
exposant au 19^e Salon,
= 109 =
équipaient en série leurs voitures du
Graissage sous Pression, à la fois
efficace, rapide et propre.

TÉCALÉMIT
PARIS - 18, Rue Brunel, 18 - PARIS



Korábbi magyar Mobiloil embléma

kunsaftéria egyre újabb utakat kereső megközelítésére. Mindenesetre a hó első napjával megindul a „Técalemit rendszerű **mobil-kenési** átlomás”, vagyis a visszafolyást gátló rugós golyós zárócsappal ellátott karos kézi pumpával nagy nyomáson történő zsírzásnak különösen a téli igénybevételkor előnyös alkalmazása.¹⁶

Ezzel párhuzamosan üzgszintén ekkoriban (talán éppen hetekkel később) bukkan fel nálunk – most már egy komplett szolgáltatásnak, „az egész kocsi fagyállóvá tételének” – meghirdetésével a Mobiloil Arctic¹⁷ és egyéb **Mobiloil-olajok** differenciált alkalmazása.

Számomra nem ismert, voltaképpen mikor és miként kezdődött a Vacuum Oil Company Rt. szolgáltatásainak teljeskörű szerviznyújtása apáméknál, mindenesetre a Mobiloil Mobilgrease Service nyilvánvalóan nemzetközi emblémája – noha egy 1925-ből váratlanul felbukkant fényképen már kihívó egyértelműséggel látható¹⁸ – egy 1939-es cégnyomtatványunkon tűnik fel először, s 1944 végéig folyamatosan mutatkozik cégpapírjainkon.¹⁹



MECSEK GARÁZS

Uj. VARGA GYULA PÉCS

Telefon 34-23. Rákóczi út 34.



hivatalos service.

Nagy teljesítményű, legmodernebb autószerelői üzlet és garázs.
DKW és BMW hivatalos service. – **Opel** service.

Benzinkut. **Gargoyle–Mobiloil** és **Shell** olajok és gyártmányok. –
 Felzsorolási cikkek és autókészrészek. – **ENGLEBERT** pneumatik.
 Állandó szolgálat.

VARGA GYULA autókarrószeria és kocsigyár.

Mindenféle sérülést szakszerűen és gyorsan javít.

Az 1938. évi ünnepi műsorkiadványban, mely GEBAUER ERNŐ címlapgrafikájával jelent meg, a 40. o. hirdetése

Sárkányformája, pirossága, címerként formáltsága megragadta persze gyermeki figyelmünket s fantáziálásra is indított; ráadásul az udvart leszűkítő szerelőműhelynek éppen a Rákóczi úti kapunyílás szemközti végét jelentő északi oldalfalán állott; sajtóközlés szerint innen sikerült leszerelnie az automobilizmus egy másik pécsi öregjének még a mindent megsemmisítő végső bontás előtt.²⁰

Az immár egyértelműen háborús 1944. év május 11-én születik egy postaküldemény-hirdetményben is közzétett híradás a Steaua Magyar Kőolaj Rt. pécsi lerakatának szüleim – anyám? – általi átvételéről.²² A cím szerint is „MÁV Teherpályaudvar” nyilván a Mártírok útja déli oldalán, a vasútállomás nyugati periferiáján lehetett, anyámat egy-két alkalommal kísérő látogató emlékem szerint egy rámpa-szintű raktáépületben, nyilván célszerű íróasztallal, de az ottani munkához híven bárminemű szépészeti vagy kényelmi igény nélkül kialakítottan. Feltételezem, hogy olyan vagy átmeneti, vagy közvetlenül Steaua-függvény lehetett, hogy szüleim talán nem is akarták otthonosabbá tenni. Hiszen egyébként környezetük mindig funkcionális, egyszermind azonban esztétikus, egészében igényes, úgyszólván lakályos volt.

Arra, hogy ezt megelőzően, esetleg követően mikor, kik és miről beszélgethettek nálunk, lakásunk elkülönülő szalonjában s főként az esti órákban, nem emlékezhetem. De a nem ritka, ám nem is túl gyakori vendégjárásban, ami éppen kisgyermekkorunkban (inkább a háború végefelé, semmint később) visszatérő barátokkal, ismerősökkel – s nagyrítván különös vendégszeretetben részesítendő alkalmi üzletfelekkel – zajlott



(amit gyerekként mindig is testületileg utáltunk, hiszen olyankor nekik járt a legjobb falat, a felnőtt-társalgásba belekotyogunk végképp nem illett, ámde előzetes sulykolás és utólagos korholás terhével súlyosbitottan „viselkedni” bizony kellett), ekkortájt bukkanhattak fel egyfajta sűrűségben ismeretlen – nem jó kedvű, hozzánk sem kedves – tárgyalófelek, s az egészet szüleim gondterheltsége kísérte. Nem kapcsolhatom magától értetődően ehhez, mégis ide illőnek gondolom anyám időskori megjegyzését, miszerint „bennünket soha nem kísértett meg az *aladárság* szelleme”. Mai romlott, keresztényietlenített világunkban akár olybá tetszhet, mintha egy jogkorlátozás alá kerülő és egy jogaiban nem korlátozott magánszemély közötti, a szabályozás megkerülésével a szabályozásban megtestesülő államcél rovására történő, valójában színlelt üzletátvételi meg egyezéssel mindkét fél jól járhatna.²³ Anyám megvető hangja az *aladár*ok iránt azonban azt sugallja, hogy egy ilyen kapcsolatból az, aki zsidók jogfosztásából próbált meríteni, megvagyonosodhatott, hiszen rövid távon mindenképpen profitált, ráadásul bármiféleképpen járt is el, attól kezdve egy talán bizonytalan jövőjű, tényyszerűen mégis a saját javára szolgáló, mert saját tulajdona szerinti jogi helyzet kizárólagos ura lett, hiszen a megállapodás másik fele az ő akár legtisztességtelenebb lépésével szemben sem folyamodhatott jogorvoslathoz.

Egyszer-kétszer lehettem ott, a vasúti lerakatban, rémlik is, hogy apámmal vagy anyámmal mehettem, mikor dolga volt ott, de hogy miféle volt az állandó személyzet, nem emlékezhetem. Biztos, hogy anyám főként egy bizonyos időben sokszor fordult meg ott; ámde nagyon is lehetséges, hogy csak saját adminisztrációnk beindításában bábáskodott. Az is emellett látszik szólni, hogy az 1944. május 1-i új cégnyomtatványokon e teherpályaudvari lerakat önálló telefonszámmal szerepel, az erre következő néhány cégnyomtatvány tanúsága szerint viszont mintha később már ennek ügyeit is közvetlenül szüleim intézték volna, a Rákóczi út 34. alól.

Mindenesetre az, hogy autóba vagy oldalkocsiba beülhetek hozzájuk, új világot nyitott nekem s egyszersmind valamelyes fontosságot kölcsönzött. Mert jónéhányszor, ha nem hosszú időre kellett apámnak autóval, teherautóval vagy oldalkocsis motorral leugrania, vitt magával, mikor épp az udvaron cselengtem, és főként akkor, ha akár vigyázásban, akár valami

szállítandó áru – mind hordóra, mind 25 literes lemezkannákra jól emlékezem – megtámasztásában hasznomat lelhettem. Bizony volt, hogy igencsak lassan ment, mert éppen óvodásként vagy kisiskolásként nekem a Zündapp KS 750 oldalkocsijának fel-lépőjén guggolva kellett ilyen, az oldalkocsi rakterébe zsúfolt dolgokat támasztanom.



Zündapp KS750 – eredeti funkciója szerint, és a mi használatunkban (1947 táján)

Leggyakoribb akkori emlékem mégis az autós, teherautós, avagy Zündapp-motoros utazás Pécs nyugati határvidékére, a Szigetvárra vezető országút északi oldalán, a Mecsek-aljban meghúzódó néhányházas kis településre, a tortyogói szivattyúházhoz. Ezt a kor vívmányaként a tettyei vízhozam ingadozásának kiegyenlítésére 1902-re hozták létre, ragyogóan tiszta üzemi épületében a mai napig működő, soha meg nem álló hatalmas fekete gépekkel,²⁴ amiknek már a látása is csodával ért fel számomra. Állandóan kiszállítottunk oda valamit, bizonyosan nem mást, mint olajat és/vagy kenőanyagot.

A Rákóczi út 34. alatti hatalmas és mély kapubejáratunkból nyílt egy „úri” soklépcsős – ritka vendég kivételével nem használt – bejárat lakásunkba, majd már a lefelé lejtő udvarból jónéhány lépcső a pincszinten elhelyezkedő olaj- és kenőanyag-raktárba. Ez a Rákóczi úttal párhuzamosan, keleti irányban haladt egy-két szélesebb, de mégis folyosószerű helyiségen keresztül, majd délre fordult, hogy még jónéhány ilyen helyiségen keresztül, katakombaszerű sötétségben, az egykori buszgarázs és buszszerelő műhelybe torkolljon, még annak szintjénél is mélyebben. Ha tehát e műhely végének sötétségébe – gyakorlatilag a térben egy az oldalfalon túl, a lakásunkba, konyhánkba



A tortogói vízmű látképe a XX. század elején

felvezető kőlépcső alá – ment az ember, egy még sötétebb oldallépcsős előtéren lehetett onnan az olajraktárba bemenni. Ez már mintha úgyszólván teljesen használaton kívül lett volna, vagy legalábbis mi sohasem avatódtunk be az ott zajló mozgásokba. A raktárnak az udvar felőli részét naponta többször fűrézporosan átsöpörték ugyan, de tiszta ruhában bármihez hozzáérni azért nem volt ajánlatos. Lehetetlenül, e műhely hátfala és a falával a műhely felé néző lakásunk között elterülő mély, járófelületként téglával fedett hasadékszerűségen, a műhely s a lakás közt végigmenve lehetett eljutni pincénkbe, aminek reménytelenül sötét szénrésze valamiként szintén érintkezett ezzel a raktárral.

Nos, olthatatlan felfedező vágyamban egyszer a műhelynek a mély autóbusz-tere felől bemerészkedtem e vakéj sötétségbe, s tapogatózva eltűntem a mélyben – egyre beljebb, egyre elveszettebben, ráadásul tudva, hogy kiabálásomat sem hallaná meg senki. Nagyon soká tartott, de nem sírtam, míg csak épp e bejárat körül a sötétségben kiutamat keresve bele nem nyúltam egy rugós patkányfogóba. Azonnali csattanással befogta a hüvelykujjamat, ki sem tudtam belőle szabadítani magamat, de bömbölni kezdtem és kilőttem, ki a pincén, mikor valaki végre megtalált s ordító kölyökként pártfogásába vett. Üzemanyagraktárunkba így többé nem kíváncsoztam.

Felszerelés, javítás, garázsirozás

Már az első cégnyomtatványok 1926-ban, a »Varga Gyula Autókarosszéria- és Kocsigyár« önmegnevezéstől kezdve felkínálják „autogarage”, „javítóműhelyek”, „autóalkatrészek és felszerelések raktára” szolgáltatását.¹ Ez pontosan tükrözi a cég és telephelye teljes szerkezeti, profilbeli és ennek megfelelően funkcionális átalakítását, melyben – március közepén leírt állapota szerint – „[é]pülőben van egy nagyszabású garázs benzinkutal, olajállomással és autoalkatrészek raktárával, autó javító műhellyel.”² A mindenkori márkaképviselő természetesen magában foglalja „service” nyújtását. 1932-től folyamatosan ismétlik a különféle cégnyomtatványok „Autófelszerelési cikkek” kínálatát. 1939-ben, történetesen a DKW és BMW „hivatalos műhely” elnyerésével együtt jelentkezik a Királyi Magyar Automobil Club „hivatalos szolgálat” besorolása. A DKW és BMW mint új márkaképviselő ugyanakkor nem zárja ki, hogy a gondoskodás az „Opel alkatrészek” teljességéről változatlanul üzemel.

S ehhez képest nyilván új helyzetet jelent majd az, hogy a II. világháború utáni új helyzetben a két testvér, ifj. Varga Gyula és Varga Béla jogilag szétválik, s apám szűkebb profilja autóalkatrész szaküzlet lesz – megtartva a benzinkút és az olajellátás profilját, míg a szűken vett javítást és garázs-szolgáltatást keresztapám viszi majd tovább –, ahol is – apám oldaláról – „motorkerékpár és kerékpár alkatrészek, műszaki áru” bővíti az „autóalkatrészek és felszerelési cikkek nagy raktára” korábbi kínálatát.

Azzal, hogy 1938. április 5-én a vállalkozás »Mecsek garage ifj. Varga Gyula. Pécs.« cégnévvel jogilag önállóan újraindult,³ hirtelen minden képesítés, engedély, igazolás újból beszerzendővé lett. A fennmaradt iratok között így a Pécsi Kereskedelmi és Iparkamara részéről mesterlevél adatik ki kocsikárpitó,⁴ kocsifényező,⁵ kocsigyártó,⁶ majd autószerelő⁷ szakmára, a városi I. fokú iparhatóság részéről engedély „autó, motorkerékpár, kerékpár, ezek alkatrészei és felszerelési cikkei, villamossági, műszaki, fém-, gumi- és textiláru, olaj-, benzin, szerszám- és lakatosáru kiskereskedő ipar gyakorlása” biztosítására,⁸ s

ugyanekkor még „szijgyártó nyerges, kocsinyerges és kocsikárpitos” munkavégzésre,⁹ valamint „automobil szerelő, kocsigyártó és kocsifényező” munkálatok¹⁰ biztosítására is szerepel itt iparigazolvány, ami önmagában tanúsítja – nagyapámat követően – apámnak is az üzemvitelhez szükséges sokirányú szakmai – segédleveles – képesítettségét, s ezzel a korabeli automobilizmus professzionális sokágúságát.

Nem sokkal később a háborúba lépés, a szabályozások szigorodása meghozza a maga bürokratikus szükségszerűségeit. 1943-ban külön engedélynek kell születnie arra, hogy profilírozása szerint apám cége egyszersmind „benzin, metalko, motorolaj kiskereskedő”,¹¹ majd hamarosan külön kérelem kell annak eléréséhez, hogy „a m. kir. Kereskedelmi- és Közlekedésügyi Miniszter úr a 85.000/1942. K. M. számú rendelet 2. §-a alapján Önt a kiszolgálható műszaki és szerszámkereskedők névsorába pótlólag felvette”,¹² majd ismét külön engedély – „ügynök”¹³ –, hogy üzletfeleit szolgáltatásaival egyáltalán elérje, illetőleg hogy a kiegészítő felszerelések az autóvillamossági cikkektől az autórádióig terjedő régi-új profiljába – „műszaki és villamossági cikkek nagykereskedő, rádió vevőkészülékek és alkatrészei kiskereskedő”¹⁴ – változatlanul beleférhessenek.

Akkumulátor

Az 1937 teléhez közeledően felgyorsult saját cégpropagandát kísérhette a szintén a téli indításban külön jelentőséget hordozó „Zenit accumulator osztály”, melynél speciális anyagok beépítésével megnövelték a ciklusszámot, addigi egyébkénti hátrányokat kiküszöböltek – ami „forradalmat csinált az akkumulátorok piacán, hiszen a zárt akkumulátorok előnyeit sikerült ötvözni a savas akkumulátorok strapabíróságával!”¹⁵

1944 közepén jelenik meg az első utalás az akkori VARTA akkumulátor-szolgálatra, mely egyébként az ADOLF MÜLLERTŐL 1887-ben létrehozott és 2002-ig fennállott német cégbirodalom érdekeltiségébe tartozott.¹⁶

Alkatrész, felszerelés

Apám hallatlanul precíz szakember, aki szükség esetén a monoton irodai munkától, számítások és kimutatások akár fárasztó egyhangúságától sem riadt vissza, feltéve persze, ha ezt valamiféle érdemi előrelépéshez szükséges előfeltételnek tekinthette.

Akár az udvar emeleti irodájában, akár a későbbi alkatrészüzlet fából készült belső boltfala mint kiállító- és tárolótér mögötti íróasztalánál, illetőleg fali polcokon, rengeteg katalógus, szakfolyóirat és hasonló segédlet sorakozott. Ezek bármennyire vonzóak is tűntek számomra, persze tiltott volt hozzájuk nyúlnom.¹⁷

Most csak az rekonstruálható ezekből, ami az államosításból legkedvesebbként kimentve, majd a szülők könyvszekrényének belső könyvsora közé elrejtve évtizedeken át fennmaradt – amíg csak apám halála után ajándékként mindezeket szintén át nem adtam a Közlekedési Múzeumnak. Ezek ilyesmiket foglalnak magukba – **alkatrész**katalógusok közül – mint



DKW típus-alkatrész-katalógus (1937–1938)

Adler Trumpf-Junior (Typ IE)	84 o.
+ kiegészítés	10 o.
BMW Typ 320	119 o.
+ VGy golyó és csapágyjegyzéke	1 o.
BMW Typ 326 (motor)	141 o.
DKW 23f (motor)	24 o.
DKW 44 (motor) [VGy bejegyzésével]	40 o.
DKW 44a (motor)	28 o.
DKW 46 (motor)	48 o.
DKW 49 (motor)	40 o.
DKW 52a (autó)	32 o.
DKW 52b (autó)	60 o.
DKW 62a (autó)	32 o.
Mercedes-Benz Typ 170V	137 o.
Puch Typ 125	45 o.

Puch Typ 125	45 o.
Puch Typ „250”	61 o.
Steyr Typ 50	51 o.
Steyr Typ 200	62 o.

gyártmánykatalógusok közül pedig, mint

Bosch Katalog 1940 (német–magyar)	260 o.
+ 2. számú árlap	8 o.
+ 2/a. számú árlap	11 o.
+ Bosch rejtbetét	6 o.
+ Bosch Kft Váci úti lerakat árlap (sokszorosított) [VGy bejegyzéseivel]	3 o.
F and S gördülőcsapágyak (Vecsey 1940. számú árjegyzéke) [VGy bejegyzésével]	79 o.
+ kiegészítés [VGy bejegyzéseivel]	4 o.
Fischer golyóscsapágyak 1931 (20. szám)	39 o.
Tungsram autólámpák (1939) [VGy bejegyzéseivel]	24 o.

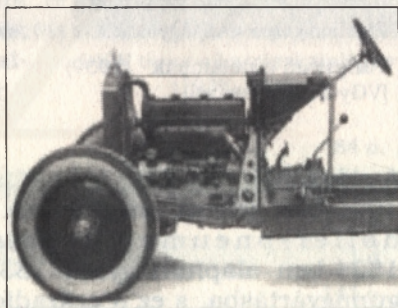
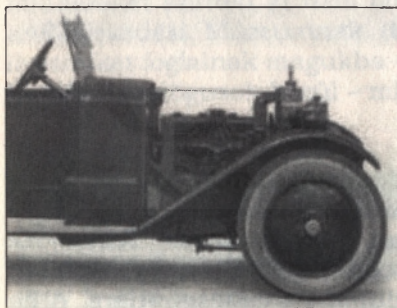
Autógumi

1926-ban jelenik meg annak hirdetése, hogy a cég Reithoffer-pneumatik fajtákat kínál. JOSEF REITHOFFER 1824-ben alapított gyára 1832-ben fogott Steyr-Pyrdachban gumigyártásba, s ez a századfordulón ért csúcspontjára. A fia folytatta üzem 1925-1932 táján egyesült az 1898-ben MISKOLCZY JÓZSEF által Traiskirchenben alapított Semperit-céggel, melynek névadója is utóbbi volt; ezen utóbbit – Ausztria második legnagyobb üzemét – azonban 1985-ben a Continental felvásárolta, s ennek okából a traiskircheni előállítás néhány év múltán megszűnt.¹⁸

Talán új feltételeket akart kikényszeríteni a Reithoffer-cég, talán egyébként előnyösebb konkurens akadt, mindenesetre 1931-ben ezt felváltva megjelenik az **Englebert**²⁰ gumiköpeny hirdetése, amit 1934-től cégpapírjaink Pneu Englebertnek neveznek.



A Reithoffer-művek 1914-ben (ALOIS LEBEDA akvarellje)



Reithoffer-gumi Steyr-alvázon (1930 körül)

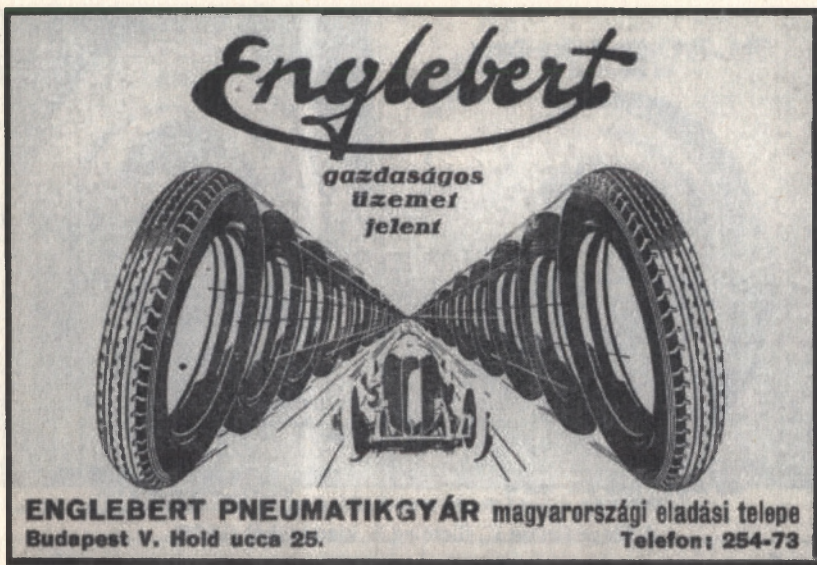
Ez a Pneu Englebert az, aminek kapcsán 1936. márciusában egy önálló cég hirdetésben „beszerzési ára alacsony, teljesítménye csodálatos” felkiáltással őseim felhívják üzletfeleik figyelmét, hogy még 80.000 km futásteljesítmény után is gyakran elégséges a hibátlan vászonra új futófelület vulkanizáltatása. És 1939-ben – csupán egy céglevelezőlap előnyomott részén – megjelenik egy új ábra cégpapírjainkon, mely „A.D. Englebert lamellás bordázatú csúszásmentes pneu” kínálatáról ad hírt, s ez változatlanul él tovább az utolsó, talán már 1946-ra datálható cégnyomtatvány-készíttetésünkig.



A Steyr-Revue 1., illetőleg 3. kiadásából (1928)



Englebert Ambassador ill. Englebert A.D. (1934)¹⁹



The advertisement features the brand name 'Englebert' in a large, stylized script font at the top. Below it, the text 'gazdaságos üzemi jelent' is written in a smaller, sans-serif font. The central image shows two large tires on the left and right, with a perspective view of a road leading towards a small car in the distance. At the bottom, the text 'ENGLEBERT PNEUMATIKGYÁR magyarországi eladási telepe' is displayed, followed by 'Budapest V. Hold ucca 25.' and 'Telefon: 254-73'.

Dukó fényezés

A legkorábbról, 1926-ból megindult már annak újdonságként ható híre, hogy „amerikai Duco spricfényezést”²³ alkalmaz a Varga-cég üzeme. 1934-ben nevezi ezt cégnyomtatványunk DuPont Duco-nak, amiről 1936 januárjától tudósíthat úgy, hogy e DuPont-dukkozásra, azaz szórópisztoly használatával történő tükörfényes lakkozásra immár egész Délnyugat-Magyarország tekintetében kizárólagossági joggal bír, s az anyacég – azután, hogy képviselteinek ehhez „különleges berendezést” és speciális oktatást egyaránt biztosít – a járműre helyezhető rézcímkével is tanúsítja.²⁴



Forradalmi újítás volt ez az eljárás: a DuPont cég kísérletezte ki összetételét *DuPont DUCO® Finish* néven, még 1923-ban. Eredményéről úgy számoltak be, hogy „Tegnap még 336 órát igényelt egy automobil festése, a DUCO viszont ezt 13 és ½ órára csökkentette. S míg ebből a munka korábban 6,7 órát vett igénybe, a DUCO-nál elég 5,7 óra. Ráadásul az anyagköltség is kevesebb.”²⁵ Mindennek összes összetevőjéről a remélt megrendelők figyelmét egy 1936 márciusában külön cégnyomtatványunkban hosszas részletezéssel hívják fel – úgy tetszik, egy immár tudatosabb (s talán leendő anyám Pécsre érkezésének is köszönhető) piacépítés jegyében – az ekkor feltehetően az üzlet dolgaiban is összekerülő szüleim.

Javítás, garazsirozás

A legelső cégdokumentumunktól kezdve a legutolsóig a javítás, mint a cégprofil része, nyilvánvalóan mindenütt szerepelt. Jelenlétének, szerepének hangsúlya azonban az idők folyamán jellegében változott. Merthogy eleinte nem csekély részben olyan urak csináltattak/vettek autót, akik egyszersmind egyúttal szerelő szerepét betöltő sofőrt is alkalmaztak hozzá.²⁶ A tömeges



Szekerekből kihulló szögektől defekt a legkisebb úton is előfordult:

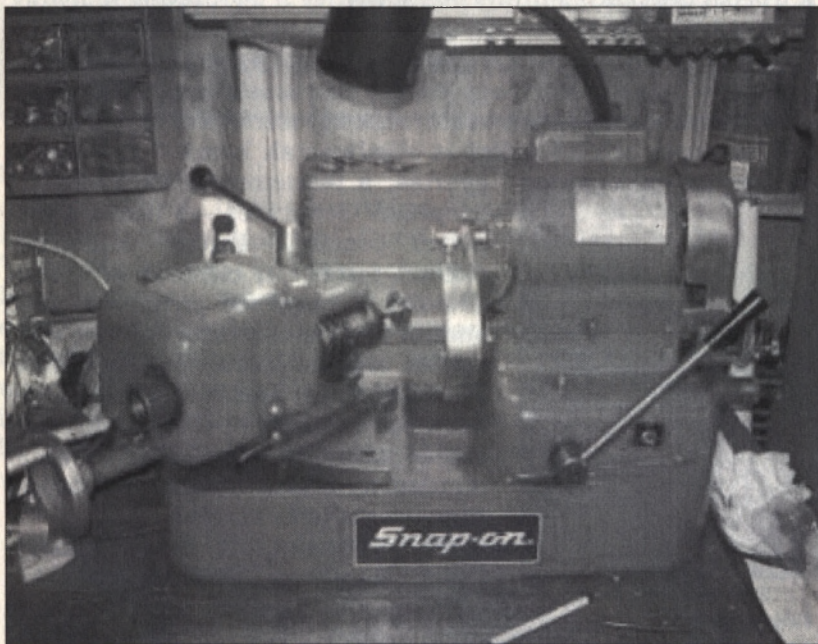
Béla nagybátyám leendő anyámmal a családi Steyr-rel kiugorva is így járt (1935 körül)

gyártás, a Németországból kisugárzó „népautó”-célkitűzés – s hozzá a mögöttes pénzügyi-vámügyi konstrukciókkal biztosított elérhető ár – teszi lehetővé a magános járművásárlást, amikor is a rendszerszerűvé vált szervizelés, alkalmi javítás, esetleg mindez és az őrzés, mosás, üzemanyaggal feltöltés, a gumik nyomásának ellenőrzése célszerű egységeként immár minden fenntartó munka az *autogara*-üzemeltetés részévé válik.

Finomra simított beton kialakításban hatalmas, két jármű számára párhuzamosan épített szerelőaknáknak volt, kulcshelyeken fehér betonszegély-festéssel és finomra munkált, legömbölyített, a futófelületen geometrikusan érdesített acél járószerkezettel, melynek minden oldala viri-

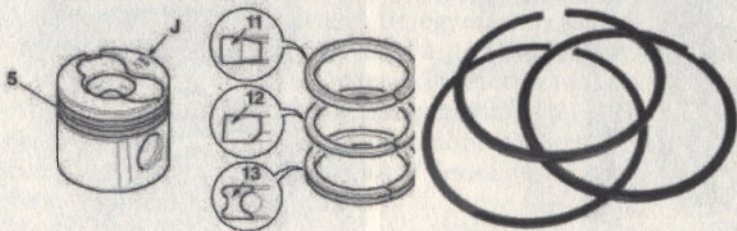
tóan élénk pirosra volt festve. Oldalt, az északi ablakra nyílóan szerelőasztalok állottak végig, s azok végén egy szép, fekete fémlépcső vezetett fel egy szintén pirosra festett acélgalériához, ahol az általam mint gyermek által is megindítható csudagépezetek, kézi raktári szükségességek, valamint egy-egy ládában a kidobásra ítélt kis koszos – olajos-rongyos – kincsféleségek heverték.

Csudagépezet volt számomra egy egyszerű villanykőszörű, melyen ceruzát is, fémet is hegyezhettem, valamint egy ún. hengerszelepféj-kőszörű, amit szögbe állított két önálló motor működtetett, s szabályozó kerekeik nagyon finom, precíziós beállítási lehetőséget kínáltak. Nagyszerű volt számomra ennek beindítgatása és a különféle karokkal eltérő beállítási pozíciók kikísérletezése.

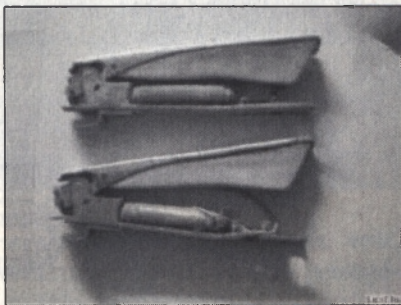
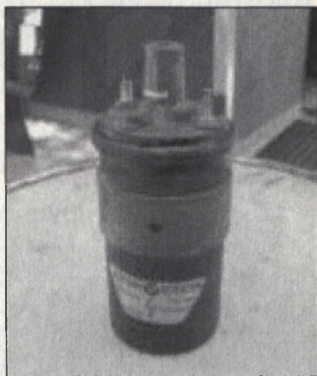
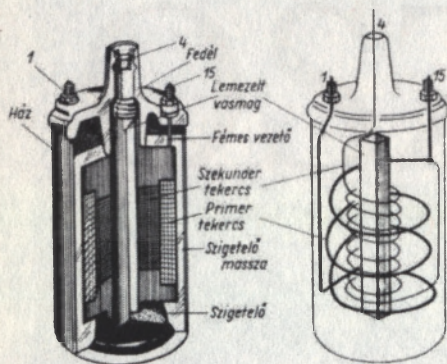


Az aknába lemászhattam, persze, mert olyan tágas volt, hogy munkát végzőt ezzel nem zavartam, de az ide-oda nézegetésen kívül nem lehetett ott semmiféle tennivalóm.

A galériában viszont, ha felmáshztam, ott voltak a használhatatlanként kidobott alkatrészek ládái. Ezekben például a javíthatatlan hengersizelepek szárai oldalirányú erőre könnyen törtek: pattanva, és elpattanáskor valamelyest visszaütve – nagyon lehet, hogy pontosan úgy valamiféle háborús műfémötvözetből készültek ezek is, mint Märklin 00-ás terepasztal-vasútunk némely (amúgy csillagászati árba kerülő) mozdonyának meghajtott kereke vagy éppen maga a mozdonytest, ami egy idő után úgymond – a háború utánra, s növekvően az 1950-es évekre – elfáradt s egyszerűen szétesett, nem éles, hanem porózus törésfelületeket alkotva. Nos, ugyanígy pattant feszítésre a dugattyúgyűrű is.



Más ládákban vegyes hulladékok voltak; leginkább a henger-
alakú gyújtástranzformátorra emlékszem, valamint a karos
irányjelzőkre – amik jelzésre oldalvást kinyíltak, esetleg lassan
integettek is, miközben e kinyíló piros műanyagkarban kigyul-
ladt egy lámpa²⁷ –, és ha nem is ilyen töménységben, mert
talán kevésbé voltak romlékonyak, az elektromos kürtökre. E
gyújtótrafókat megpróbáltam mindig kibontani dobozukból,
ami roncsolás és kátrányos belső szigetelésük okán koszoló-
dás nélkül aligha ment, s utána lefejtetni vastag drótfukat (pri-
mer tekercs), majd tanulmányozni rengeteg hajszálnyi csévelt
vékonydrótfukat (szekunder tekercs). Mindez persze csak ki-
váncsiság kielégítésére volt jó; barkácsolásra egyáltalán nem.
Hiszen ahhoz, vagyis elem vagy reduktor működtette (4 voltos)
mágnes építéséhez kizárólag a például ajtócsengőkben alkal-
mazott drótvastagság lett volna jó. És az irányjelzők mágnes-
tekercsének drótvastagsága szintén alig volt kisebb, mint a



gyűjtőtrafók primer tekercseié. De jó volt szétszerelni, és különösen élveztem az irányjelző mágnesrúdtól mozgatottságának az ügyes mechanikai megoldását.

Javítások állandóan zajlottak; sokat mondó módon magán ügyfelek részére is a háború egész folyamán,²⁸ amiként a háború bevégeztének úgyszólván első pillanatától is.²⁹



Az Idegkliniká kerítésmaradéka

Számunkra a karambol-hírek voltak látványosak, mert akkor be kellett a sérült járművet vontatni, s ilyenkor – olykor – én is társulhattam a kivonuló akár apámhoz, akár Béla bácsi keresztapámhoz. Legtöbbször a Rét utca és a Ráth³⁰ (mai József Attila) utca kereszteződéséhez kellett ki-mennünk. Egyszer Béla bácsi viccesen meg is jegyezte: át- és beláthatatlanságát mintha nekünk, legközelebbi „roncsjavítónak” találták volna ki. Mert-

hogy az Idegkliniká akkor gondos téglá- és cserépkombinációjú magas építésű kerítéssel volt mind Rét, mind Ráth utcai oldalán körbevéve,³¹ észak-keleti túloldalán pedig a járdáig ház állott. Átlátható rácsos kerítéssel csupán a déli két sarok volt nyitott, amit a Bányakapitányság ill. a Gyermekklinika határolt. Ezért e szűk, de igencsak forgalmas kereszteződésben bármely figyelmetlenség úgyszólván törvényszerűen karambolban végződött, ami bizony csaknem heti sűrűséggel előfordult.

Gondolhatni, hogy nagy igyekvésemben, állandó felfedező barangolásomban, aminek során ellenállhatatlan erővel mindent kézbe kellett vennem, akár a legrövidebb idő alatt is nemcsak egyszerűen koszos lettem, de egyenesen tetőtől talpig olajos. Anyánk mesélte, hogy kevéssel a háború után este engemet csak lavórban benzinnel lefürdetve lehetett a lakásba beengedni. Ami nem változtatott boldogságomon, az új megismerésére vágyás állandóságán, s a gyermeki elhivatottságon, hogy felnővén majd én szeretnék a „Varga Úr” lenni.

Királyi Magyar Automobil Club hivatalos szolgálat (1939–1945)

1939-ben jelenik meg cégpapírjainkon a Királyi Magyar Automobil Club „hivatalos szolgálat” bejelentése, amikortól is az a háború végéig minden cégnyomtatványunk felzetének része lesz.

Tudvalévő, hogy az 1900-ban alapított Magyar Automobil Club 1911-ben vette fel a Királyi Magyar Automobil Club nevet, s hamarosan országos tagszervezetei is létrejöttek – a Pécs-Baranyai Automobil Club például 1928-ban.³² Presztízse óriási volt, amit elit volta kellően magyarázott; s ezt fejezte ki az is, ahogyan központját a Kígyó (későbbi Apponyi) tér 1. szám alatt, az ún. királyi bérpalotában, azaz a ma Erzsébet-híd pesti lejárátának első szegélyező palotasorában rendezte be.



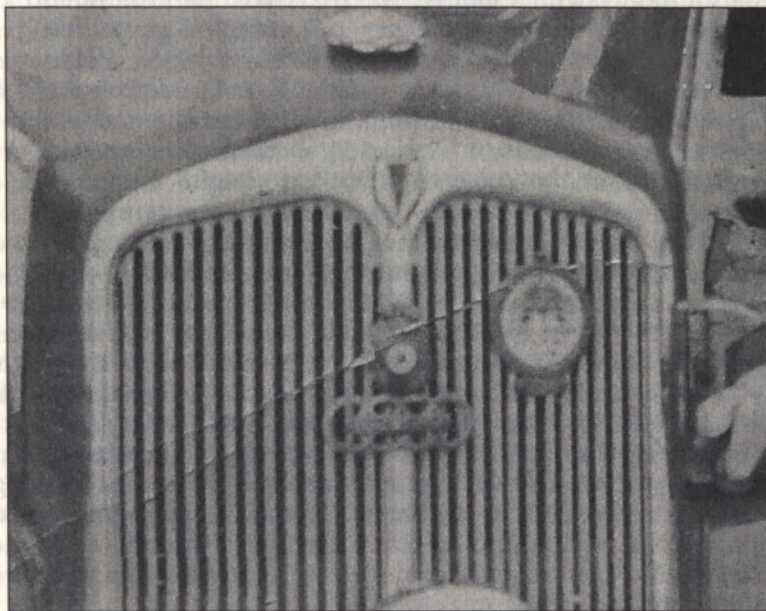
**PÉCS-BARANYAI
AUTOMOBIL CLUB**
hivatalos közleményel
Levélcím: Postafiók 45.
Clubhelyiség: a Korzó kávéház és éttermek-
ben. Hivatalos órák naponta d. u. 5–7.

A „KMAC hivatalos szolgálata” tehát saját céganyagainkon 1939-ben tűnik fel először, s tart a háború végéig, amikor is régi formájában a Királyi Magyar Automobil Club maga is megszűnik. Nevének emblematis használat a központilag kontrollált minőségű szervízálózat tagságát jelentette, egyfajta országos megbízhatóság garatálását, amit egyszersmind a KMAC hivatalos helyein szervizelt kocsikon magukon is feltűntettek.

Sajnos, nem találtam forrást annak bármiféle bemutatására, hogy a KMAC bizonyára fennálló nyilvántartási formaságain túl miféle előnyök s hasznok származtak, és minő kötelezettség vagy minimum-feltételek ellenében, a hivatalos szolgálat elismertségéből.



Aranyozott fémből készült K.M.A.C.-jelvény (1930)³³



Büszkeség egy DKW hűtőrácsán: a K.M.A.C. nagyjelvénye (harmadik változat) mellett a Bükk- és Mátravidéki Automobil Club (BÉMAC) jelvénye (1930)³⁴

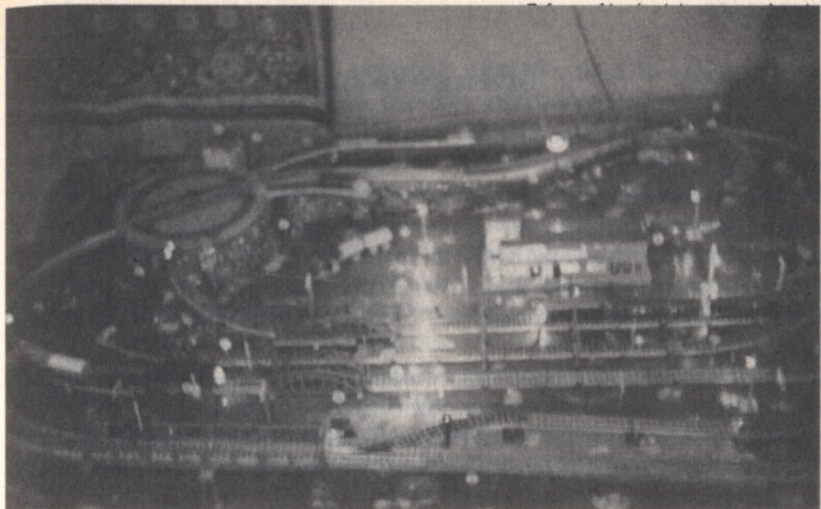
Apám egykori *alma matere*, a Nagy Lajos Gimnázium, amire mindig büszke volt, tanáraival s igazgatójával mindvégig tisztelteljes, ragaszkodó kapcsolatot tartva fenn, lehetősége szerint segítve is őket,³⁵ valamikor az 1940-es évek közepe táján bizonyára a készülő uszodájuk megsegítésére rendezett jótékonyági báljának ÉBER ALÁN ciszterci paptanártól³⁶ kiadott jókedvű báli újságjában közzétette kedves rím-röffenetét: „Tőf-tőf, zümmög a méh és *darage*, / megbízható VARGA *garage*.”³⁷

*

Némiképpen a tárgyhoz kapcsolódás nélkül mégis ahhoz tartozik, hogy családi használatra ugyanebben az üzemben Béla bácsi segedelmével apám egyebek közt miket állított elő.

Először is egy Märklin 00-ás terepasztalt,³⁸ amit 1943 karácsonyán hozott három kisgyermekének a Jézuska. Nyolc villanyváltó, mindenütt felsővezeték is, vagyis egymástól függetlenül akár egymás mellett vissz-irányban is vezérelhető két mozdonymenet, hegyjárat és szerelvényrendező gurító, elektromosan vonatot megállító szemaforok és karos jelzők, elektromos vagonszétválasztók, ívlámpák, világító bakok, vonat átjárta kivilágított alagút és fordítókorong, kivilágított állomások emberekkel és automatikusan lecsukódó, őrházias sorompók, tehervagonok és hasonlók sokasága mellett világító mozdonyok és kivilágított pullmann-kocsik – egyfelől tehát egy terepasztal felépítménye, amit kiegészített még apáméktól gyártottan számos előjelző, andráskereszt, valamint villanypózna a 00-mérethez illően, másfelől pedig az alépítmény: a két mozdony áramforrását biztosító s az indítást, megállást, előre- vagy hátramenetet, s persze a sebességváltozást lehetővé tevő két transzformátor, egy Märklin-kapcsolóház mellett egy apám gyártotta tíz pozíciós kapcsolósor, a terepasztal lapjának alsó felével, aminek a drótrengetege bámulattal töltött el, hiszen – nem vezetékpárt, hanem egyes vezetékeket használva még akkoriban – mintegy kétszer húsz vezeték szolgáltatva a bekapcsolástól folyamatos áramellátást, s legalább kétszer tizennégy vezeték a mozdonyok, váltók, szemaforok, karos jelzők, vagonszétválasztók, valamint a fordítókorong működtetését.

Másodjára pedig egy fantasztikus rollert, amit valamikor 1945 táján hozhatott nékem a Jézuska. Acéltestű nehéz test



„Megjött a Jézuska!” Märklin 00 terepasztal (1943)

volt, de akkoriban hallatlan, fantasztikus, és egyedi, merthogy még kormányja is igazi csapágyazású volt (szemben a korabeli rollerekkel, amik csakis egyszerű puhavas-tengely körül forgó fakerekekkel rendelkeztek), s maguk a fémabroncsos kerekek pneumatikkal voltak ellátva, a kormányról bowden-fékel hátsó kerekén fékezhetően. Ha a Szöllőből, azaz a Pálosok magasságából (ahová persze járgányommal együtt autó vitt fel mindannyiunkat hétvégeken) esti hazatérőkor leereszkedtem, egyenesen röptem. De a lejtmenet könnyed gyorsulása ugyanígy meghálálta a nehéz járgánnyal felfelé haladás fáradságát otthon, a garázsudvaron is.

Harmadjára végül, szintén Béla bátyánk s apám közös munkájával, a Majláth-utcai szomszédban lakó Judit unokatestvérünknek hozott a Jézuska egy kislánynak való háromkerekűt: ebbe értelemszerűen öt csapágy volt beépítve, a pedálmeghajtó a vázba rejtett kerékpárlánccal működött, s ez is, akárcsak az én rollerem, a szerelőakna acélvázának élénkpirosával egyező barátságos, feltűnő, hívogató színben ragyogott.

Munkatársak

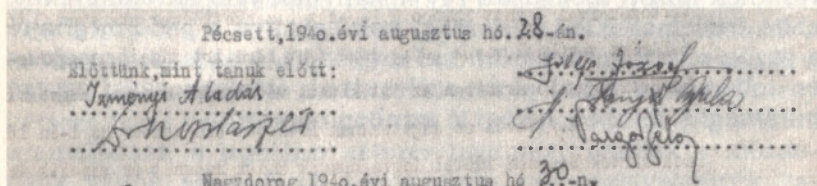
Későbbi keresztapám, apám ifjabb testvére, Varga Béla már tizennégy éves korától az üzemben dolgozott. Nem iskolázásra szánta a sors, hanem hogy a motorüzemben minden manulitásnak hatalmas érzékkel rendelkező mestere legyen. Lett is, igazán jónevűvé és keresetté. Segédlevelét 1926-ban szerezte meg.

Legjobb békeidőben a munkásállomány tiz-huszonöt fő között lehetett; de erről nincsenek – nem lehetnek – emlékeink.

Alig néhány kiváló munkatársunkról maradtak fenn benünk, az 1930-as évek végétől születőket is elérő, közvetlen emlékek.

Külső emlékezés mondatja például, hogy apám első fokú unokatestvérei, az apámnál valamivel idősebb SCHUMANN (SAS) GYULA és alig fiatalabb GÉZA úgyszintén id. Varga Gyulánál – az előbbi 1910–1911-ben¹ – tanonckodva tanulták ki a kocsifényező/kocsikárpitos, ill. lakatos mesterséget,² sőt e SCHUMANN (SAS) GYULA kocsifényezőként 1922. január 8-tól 1923. március 17-ig, majd kocsikárpitosként 1926. június 12-től 1933. május 1-ig dolgozott is a Varga Gyula Kocsigyárban.³

Azt pedig sajtó eleveníti fel, hogy nálunk, „[i]tt inaskodott és szabadult fel a ma is dolgozó PETROVICS JENŐ, aki a harmincas években és a negyvenes évek elején Renault és Rába alvázra gyártotta társaival a 3-as buszokat – a kocsiszekrénytől az ülésekig mindent. Majd később készített új személyautó karosszériákat is természetesen...”⁴ Nincs emlékem kései otthoni említéséről; e tevékenységgel pedig csakis nálunk élhetett.



Saját emlék IZMÉNYI ALADÁR, aki tapasztalt falusi/uradalmi kovácmesterként érkezett Pécsre, s talán a mi államosítá-

sunkig dolgozott nálunk; egyebek közt ő volt a hegesztés ura, a nagyapámtól számunkra örökölt eszményi mester. Minden bizonnyal a világháború táján, talán PASUTH dédanyám halálától (1936), az utóbbit váltván, ő lakott családjával nagyapám szőlejének, a Szöllőnek a messze különálló – az akkor még dülő mai Kaposvári út és a későbbi Magaslati út szögletének – ún. vincellér lakásában, bizonyára némileg szűkösen, mert három gyermekével a bizonyára szoba-konyhás házban, s nagyapám e lakás kicsinysége okából engedte nekik át használatra a mellette lévő nyári konyhát is. Jó időben így a család belakta házacskájuk közvetlen környékét, ahová pontosan ezért nem nagyon illett Szöllőbeli bolyongásainkban – amiben nyughatatlan felfedezésvágytól hajtva szintén magam voltam az első – odatévednünk.⁵ Az orosz megszállás körüliek a személyes emlékeim: egy magasabb, mosolygós, elegáns kedvességű s biztonságú, barátságosan kedves, de nem közvetlenkedő, talán szemüveges idősebb úrról, aki mintha tetőtől talpig fehérben járt volna, és aki a legbizalmibb idős mestert jelenthette számunkra, azt például, aki utolsóként zár.

Hozzá kapcsolódik testvére, IZMÉNYI JÓZSEF, aki egy véletlenül felbukkant emlékezés szerint karosszérialakatos volt már szintén nagyapám üzemében, úgyszólván tudósa s egyszersmind szerelmese is hivatásának.⁶

S nem utolsó sorban TAMÁS KÁLMÁN bácsi, aki szintén régi bútordarab volt, talán valamiféle délvidéki, nem magyar eredetű, s arra sem emlékszem, hogy – bár a franciaországi Renault-gyár munkásaként ismerkedve hozott magával feleséget egy bizonyos MADELAINE személyében⁷ – volt-e bármilyen szakképesítése. Egyik legmegbízhatóbb öregünk volt; magam magas gumicsizmájára emlékszem, ahogyan hetente legalább egyszer gumicsizmában, slaggal és hatalmas ipari seprűvel s kefével felsuvickolta az egész udvart és minden abból nyíló vízszintes teret. Bizonyára sokat tudott; időnként Miklós utca alji lakásában úgyszólván haláláig meglátogattuk.⁸

Az „iroda”, vagyis bármiféle adminisztráció, pénzügyi lebonyolítás – könyvelés, számlázás –, azaz a végrehajtás teljes terhét talán már 1937/1938-tól anyámnak kellett magára vállalnia, legfeljebb és olykor egy fős alkalmi segítséggel,⁹ aki ugyanakkor – minden ügyvitelről tudván – igen sokszor bizonyára tanácsadóként vagy éppen kezdeményezőként s egyszer-

smind megvalósítóként apám mellett is felléphetett. Ezzel új szint vihetett be az üzletmenetbe; ezt az adminisztratív-tervező-szervező tehetségét és szerepét már Ópapa igen nagyra becsülte.

A háborúból, Nyugatról visszatértük után, amikor bár igazolták, de minden pénzkereső forrástól megfosztották, rokoni kisegítésül nagybátyánkat, valahai megszólításában lófő felsőcsernátoni BAJKA MIKSA vezérkari ezredest befogadták munkavégzésre szülem, hogy a számlavezetésben, adósságbehajtásban segítségül legyen. Ő, akiről csak idős korában egyetlen véletlen – voltaképpen életemben az első véle folytatott, mert általa lehetővé tett – tényleg személyes beszélgetésből tudtam igazán meg, hogy igen művelt, idegen nyelven is sokat olvasó, vitakész férfiú, hivatásában fegyvelmezett, rendteremtő ka-



Anyám, a nagyrabecsült meny
(RÖSZLER KÁROLY sógorral a jobb oldalon)

tona volt, akit beosztottai a honvédségnél imádtak; nos, talán lehetetlenült helyzete méltánytalanságán felülemelkedni nem tudván, de a cég számára mindenképpen – akár számlavezetésben, akár adósságbehajtásban – használhatatlannak bizonyult: mogorván ült egész nap, tényleges munkára képtelenül. Jelenléte, a bajba jutottnak általunk ilyen módon történő segítése ezért egy rövid idő után nem folytatódhatott.

Nem tudhatom, hogy igazi segítségül-e vagy valamelyest együttérzésből is, de ezután bizonyára – feltehetően 1947-től – ROZVÁNY GYÖRGY¹⁰ lett az iroda hosszabb-rövidebb időn át segítője, akiről egyébként semmiféle személyes emlékképem nincs.

Ifjabb nagybátyám feleségére is alig emlékszünk ily minőségében, mert VARGA LÁSZLÓNÉ ÉVA néni ekkor, a háború után nem nálunk, hanem a már cégileg garazszirozó és javító szervizként elvileg különvált Béla bácsi irodájában – aminek tere a háború

alatt még alulról, dél felől nyíló közös disznóólként szolgált, míg e kis épülettoldalék fel nem épült —, azaz az udvar jobbszélén lent, a garázsboxok után nyílt két kis helységben látott el adminisztrációs teendőket.¹¹ Ízig-vérig polgárlény volt, tanítónő, gyermekeinek meséket író; bizonyosan kiváló rendben tartotta Béla bácsink üzleti dolgait.

Fiatal, bizalomébresztő segítő munkásunk volt PREKÁCZKA ISTVÁN,¹² aki okosan, dolgosan mindenben hasznosnak bizonyult, s roppant kezdeményező készséget mutatott. Nálam alig évtizednyivel idősebbként még velem is törődött; szinte családként kötődött hozzánk. Amaz naptól pedig, amikor az államosítás bekövetkezett, még addig, amíg egyáltalán ott volt, mentette – lopkodta vissza – a család számára mindazt, amit nyilvánvalóan csak titokban, önmaga veszélyeztetése nélkül még egyáltalán átmenekíthetett: szerszámokat, alkatrészeket, s talán iratokat is.¹³

És számunkra emlékezetesen ott volt, bizonyára úgyszólván tanultság nélkül, BENDER LÁSZLÓ, kedvenc mosó- és mindenben szinte családrész-megbízhatóságú, szeretett állandó bejárónőnknek, a Ferenciek útja aljának az apácákra néző udvarán lakó özvegy BENDER ANNUSKÁNAK sok gondot okozó fia. Mindenben szabálytalanul járt el s ezért tele volt hatósági ügyekkel; anyja iránti megértésből akkor, amikor nem zűrös ügyek szólitották el, nálunk dolgozott. Értelmes, találékony fiatal felnőtt volt; sajnálatraméltoan rokonszenves, nekem úgyszólván egyik első „felnőtt” barátom.

Telephely

A **Rákóczi út 45.** alatti telephelyről aligha lehetnek emlékeink;¹ érdekes módon a szülők sem nagyon emlegették. Pedig Ópapák összes gyermekükkel ezt lakták, s nemcsak addig, amíg itt működött az üzem, hanem valameddig az 1930-as évek első negyedéig. Talán fél éven át velük lakott ópapa édesanyja, egy szótlan, bekötött fejű asszony, VARGA FERENCNÉ PASSUTH TERÉZIA is, 1932 nyarán történt elhunytáig.

Egy 1906-ból fennmaradt² alaprajz és utcakép teljesen alápincézett kétemeletes épületet mutat mindössze 400 m² alapterületen, melynek udvara (a fészerral) 221 m², az udvarból nyíló kovácsműhely 52 m² és a nyerges 21 m², s az udvarból az utcára három ablakkal nézően nyíló fényező 45 m² és az egy ablakkal kinéző iroda 12 m²; végül a ház jobb szélén van még egy hét méter mélységű kapubeálló. Viszont e könyv írásakor előkerült az ismeretlenségből egy fénykép, feltehetően e cégudvarban 1925-ben készületen,³ mely egyértelműen az alaprajz szerinti ablakszámot és ablakméreteket mutatja, udvarszinten balra az összeszerelő üzem két hatalmas kapuval, emeleti szinten felette bizonyára lakásablakokkal, s amennyiben valóban erről van szó, úgy a háttér jobboldalán fasufni-küllemű műhelyrészek, mintha ezek vagy ezek mögöttesei néznének északra, a várfal felé.

A **Rákóczi út 34.** múltjáról eredeti adatunk természetesen szintén nincs. Egy feltáró forrás szerint azonban létezett korábban egy bizonyos „WIGAN (I) JÓZSEF, a több generáción át működő családi vállalkozás »alapító atyja«, aki 1832-ben Pécssett, az Alsóbalokány utcában hozta létre kályhás cégét, ami később a Rákóczi u. 34. számú házban (Varga műkocsigyártó egykori ingatlanában) működött tovább.”⁴

A növekvő és iparosodó város voltaképpen országútjának — nem véletlen, hogy a XX. századelőn még Országút utcának hívták a Rákóczi utat — a vasútállomáshoz legközelebb eső szakasza ez, ami éppen a legtermészetesebb helye volt az egykori kovácsságból kinövő iparoknak. Így például a legközelebbi szomszédságban bizonyos TARNIK mester⁵ kocsi- és fiákerüzemet működtetett a Mattyasovszky-ház mögött, a Rákóczi út

30. és a Majláth utca 40. szám közt elterülő telken: a Majláth utcára néző főkapu egyik oldalán volt lakásuk, másikán e bogárnáműhely. A századforduló körül mintegy 10-15 munkásra ívelhetett fel ez a cég, sőt a pécsi világkiállításon díjat is nyert. Feltehetően elaggott már a mester addigra, amikor nagyapám a szomszédságba telepítette saját üzemét.⁶

Róla sohasem hallottunk (hiszen a mi születésünkre már szétváltak a profilok), ám annál többet BÖKÖNYI velünk éppen szemben megnyitott autóvillamossági vállalkozásáról; anyám különösen haragudott rá, mint szemtelen és jogellenes konkurensre, merthogy ráadásul győri származású volt.

Milyen telekről van is szó? Olyan, két utcára ellentétes irányban néző portát magában foglaló ingatlanról, amelynek — minthogy a Rákóczi [Ország] út számozása a Kórház-tértől [Kórház tér] indult, a Majláth utcáé a Bajcsy-Zsilinszky úttól [Siklósi utca], s a 34-ként számozás ezen összefüggő ingatlan tekintetében kivételes véletlen eredményeként mindkét utcában összetalálkozott — a telekkönyvi betétje szerint Rákóczi u. 34. szám alatti helyrajzi számán 998,07 és a Majláth u. 34. alattin 458,93 — mindösszesen így 1457 — m² alapterületet rejt magában.⁷ A Rákóczi útra néző teljes hosszában, tető alatti magasságban, rizalitszerűen VARGA GYULA AUTÓKAROSSZÉRIA ÉS KOCSIGYÁR virított ZSOLNAY-féle kék nagy kerámiabetűkkel (amiknek betűtípusa azonos volt a NÁDOR SZÁLLÓ homlokzati betűivel). S felette, timpanonban, egy szép kő- (vagy vakolat-?) cégér, mívesen faragott mesterségcímerként.

Mindaz a csoda tehát, ami az ingatlanunkon zajló sürgésnek köszönhetően végbement, voltaképpen hihetetlenül csekély területen zajlott, a voltaképpeni Rákóczi úti telken és az azzal egységes, megvásárlása óta szétválaszthatatlan Majláth utcai nyúlványán. Ráadásul ez magában foglalta nagykiterjedésű lakásunkat, s a mi személyes életidőnkben három-négy üzlethe-lység bérbeadását egyaránt.

A Rákóczi úti front keleti vége egykor az apai nagyszülők lakásának része — bejárata — volt, belső lépcsővel a lakás többi részének szintjéhez, saját pincerésszel. Ennek átalakítási tervét mutatja egy megőrzött levéltári dokumentáció,⁸ melynek megvalósításáról — ha egyáltalán volt ilyen — nem maradtak fenn emlékeink.

Akkor, amikor ifjú házasként szüleim költöztek ide, immár átvéve az üzemvezetést, nagyszüleim pedig visszavonultak Felsőmalom utcai mives nagy bérházuk emeleti lakásába, a kapu keleti oldala feltehetően alkatrészraktár lett, háború utáni jogi cégszétváláskor pedig bizonyosan az autóalkatrész szaküzlet; az utcai front minden további része pedig bérbeadandó üzlethelyiség. Az utcai front felé szellőző pincé(k)ben gyermekként egyikünk sem járt; nem is hallottunk róla, bejáratával sem találkozunk; valószínű, hogy szüleim lakásátalakítása nyomán a keleti irányban legszélső, bérbeadandó üzlethelyiségnél maradt vagy lett a lejárata. A kaputól nyugati irányban, a Zsolnay-szobor felé mutató szél pedig 1926-tól kétrészes nagy Steyr-autószalonunkként szolgált, később — szélső részében — szintén kiadandó üzlethelyiségként.

1939 májusa óta bizonyosan ÖHMÜLLER TERÉZ „Tip-Top” csemege- és fűszerüzlete⁹ lehetett a keleti traktátus legszélsője. Leginkább két korosabb-fajtájú nénire emlékezem. Mosolygósok voltak, s persze kedvesek. De akár leküldtek bennünket hozzájuk valamiért,¹⁰ akár magunktól benyitottunk, sohasem kértünk vagy fogadtunk el semmit, mert komoly szidás lett volna belőle. Pedig még cipőfűzőjük¹¹ is volt, akkori rágcsláló kedvencünk. Mellettük lehetett még utcafrontunkon egy trafik, amiből csak olykori küldetésünkre emlékezem, hogy szüleimnek rágyújtáshoz gyufát vegyünk. Itt vagy a túloldalon BRAUN ERNŐ bácsira emlékszem, „rádió és villamosság” és „csillárok – vasalók – főzőedények 10 havi részletre” a papírján, boltjában telefonelérhetőséggel.¹² Barátságos ember, kedves asszonnyal; biztos voltam nála többször villanyégőért és elemért, sőt rémlik okoskodó háromévesként „beszélgetés”-kezdemenyezésem is vele, természetesen „technikai” kérdésekről. A nyugati oldalon pedig PIRGL BOLDIZSÁR,¹³ majd SCHÄFFER ALBERT férfinodrászata, illetőleg — emlékem szerint talán később — a késes BRUHÁCS JÁNOS boltja¹⁴ volt.

Középütt a kapubejárat 3,3 m széles és 4,6 m magas volt, teljes magasságában kigömbölyített kősarokkal és — talán az orosz veszély idejére megerősítetten — mivesen faragott tölgy-kapual, melynek igényes faragásában stilizált virágutánzatúnak tetsző fakazettás betétek és átlátást biztosító vastag üvegbetétek váltakoztak egymással. A nagykapun belül volt egy személybejáró kapu. Pécssett úgyszólván egyetlenként



Rákóczi út 34. szám alatti telephely

Az épület előtt feltehetően P 54-229 rendszámú taxi-gyártmányunk áll, kormánykerekénél valószínűsíthetően ifj. Varga Gyula (1928 körül)

nagyapám tudatosította magában, s tőle tanulta apám — ami-re bárhol a szükségképpen sarokleverődéseket, csempeségeket látva mindketten büszkék is voltak —, hogy le kell gömbölyíteni a kocsi be- és kiálló sarkokat, s mintha mágikus erő érvényesült volna, ettől kezdve soha még véletlenül sem sérültek ezek a sarkok.¹⁵

Nagyapámnak volt egy nagyigényű „átalakítási terve”, ami tervezgetés, majd terveztetés után 1936-ban került be a hivatalos engedélyeztetési folyamatba;¹⁶ valószínűleg azonban nem sok valósult meg belőle, hiszen elsőszülöttje hamarosan házasodott, ő pedig visszavonulását egyre erőteljesebben fontolgatva el is költözött bérpalotájába, hogy élete színterét, üzemi lakását¹⁷ is ráhagyhassa utódának, cégben első számú örökösének.

Már magát annak kilátását, hogy az üzemet nemcsak *de facto*, de *de jure* is apám átveszi,¹⁸ új elgondolások dédelgetése kísérte. Tervezgettek jó barátjával, Pécs neves építésztervezőjével, HOFFMANN LÁSZLÓVAL¹⁹ — az utcai frontot emeletesre, modern bemutatóteremmel és ügyfélvárával, lakásunkat is jelentősen

bővítve a karosszéria-összeszerelő üzemcsarnok lapos palatetejének beépítésével és teraszosításával, s természetszerűleg egyszersmind minden üzemi funkciónak a teljes újragondolásával. Mire belekezdtek volna, a külvilág feszültségeinek fokozódásával, majd a háború alakulásával, s végül az építésznek a doni harcokban hősi halálával mindez elenyészett.

Amit gépműhelynek hívtunk, a bejárat kaputól jobbra, az egykori autószalonnak a bejárat kapu melletti részében volt: az utca felé üvegtábla, az udvar felé üveges nagy kétszárnyas üzemajtó. Számomra titkok színhelye, mivel itt volt — és ott „kellett” lennem, ha olykor (de leginkább) apám használta — egy esztergapad, két oszlopos fűrőgép²⁰ — egyéb fémmegmunkáló gépek és szerszámok társaságában —, amikhez persze nem nyúlhattam, de akár munka közben, akár besettenkedve, mindent megtapogatva s bekapcsolatlanul próbálgatva körötük lábatlankodhattam.



Az udvar további részeit — e gépműhelyen túl a nyugati oldalon az irodai bejáratot, néhány lépcsővel az udvar felső szint-



Nagyítás a „Régi Pécs” weboldal 1973-as állapotúnak mondott fotójából: az eredeti ház délre nyíló „U”-szerkezete még áll, benzinkútja s mögötte az összeszerelő üzemcsarnok lebontva; egykori lakásunk irodasorrá alakítva, előtte a bontások okán tágas négyzetes udvar; déli oldalán keresztépületet húztak fel, s ezáltal a telket felére levágták



Az iroda és a gépműhely sarka, balra lent boxok kezdődnek (Levente bátyám, 1940 elején)

jénél magasabban klienseink váróhelyiségével s ebből nyíló gyönyörű, világos fényesre pácolt falépcsőjével az irodai három fenti helyiségbe vezetően;²¹ az iroda alatt a hullámrédőnyös három-négy személyautó-boxot; továbbmenve Béla bácsi irodájának két helyiségét, a bejárati alsó helyiség fölött a hatalmas nyitott padlásfeljáratral, amihez igencsak magasra közönséges létra vezetett; s ennek folytatásaként a tűzoltó homokkupacot; míg keleti oldalon a karosszériaépítés összeépítő hatalmas L-alakú terét, előtte a benzinkúttal, majd szögben megtörten, kiugróval, a két autóhoz való szerelőaknával felszerelt javítóműhelyt belső galériájával — már leírtam. A Majláth utca felé itt már

összeszűkült az udvar, s valamiféle szárnyas ajtó vezethetett az udvar egykori folytatódásához utólagos üvegbetétes tetővel fedve, padlózata pedig autómosó céljára kialakítva.

Ebből nyílt a keleti oldalon a kovácsműhely, legalább három ablakkal e volt udvarra, benne már elhagyottan, de bármikor munkára foghatóan kovácstűzhely kürtővel, üllők, nehézgépfűrók, s talán beállítottan szalagfűrész is — az egész kevéssé barátságos sötétségben, s bizonyára kiiktathatatlan koksziporban.

Összességében véve az államosítás után apáméktól elvégzett „kárbecslő” üzemeltár az alábbi képet mutatja:

üzem részeként

2 db beépített autófelhajtó rámpa	5.000.-
1 db hordozható autófelhajtó rámpa	1.000.-
2 db beépített nagy satupad	600.-
2 db hordozható satupad	500.-
2 db hordozható álló satu	300.-
11 db satu	900.-
2 db kovácsüllő	300.-
1 db nagy egyengető lap állvánnyal (1,5 m átm.)	500.-

gépműhely részeként

1 db esztergapad (1000 mm) 2 LE motorral	4.000.-
1 db oszlopos fűrőgép 1 LE motorral	2.000.-
1 db beépített „Leo” 2 hengeres nagy levegőcompressor vizszűrővel, tartállyal, feszmérővel és az egész üzem területére cca. 60 m beépített csővezetékkel	5.000.-
1 db hordozható levegőcompressor tartállyal	700.-
1 db „Siemens Schneckert” villamos fűrőgép állvánnyal (3 fázisos 190 V, ¾ LE)	800.-
1 db villamos kézifűrőgép 110 V kismotorral	600.-
1 db hordozható akkumulátor töltő készülék	300.-
1 db komplett autogen hegesztő készülék oxigén és dissous gáz reduktorral és pisztolykészlettel	400.-
1 db „Support” csiszológép 110 V motorral	250.-
1 db „Bosch” gyertyavizsgáló készülék (10 légkör nyomásos)	1.000.-

kovács- stb. műhelyek részeként

1 db kézi hajtású nagy fűrőgép	500.-
1 db nagy kézi fűrő motor nélkül	150.-

1 db „Kirchner” nagy szalagfűrész 2,5 LE motorral	3.000.-
1 db „Kirchner” kombinált fagyalugép 5 LE motorral	5.000.-
1 db tábori tűzhely	

tartalékként

1 db „AEG” villamos kézfűrőgép	150.-
110 V kismotor 1 db oszlopos fűrőgép (széjjelszerelt állapotban)	1.000.-
1 db csiszológép (széjjelszerelt állapotban)	500.-
1 db villanymotor (5 LE)	5.000.-
1 db villanymotor (2 LE)	2.000.-
2 db villanymotor (1,5 LE)	3.000.-
2 db villanymotor (0,8 LE)	1.600.-

egyéb

1 db komplett dukkózó gép	
1 db DKW teherautó (0,5 t)	
2 db DKW személyautó (roncs)	
1 db Mercedes személyautó (roncs)	
további felszerelések és autóalkatrészek	

135.250.-

A történelem álsága folytán az 1948. december 31-i államosítás ellenére 1950. április 10-én születik telekkönyvi bejegyzés arról, hogy a Rákóczi út 34. és a Majláth utca 34. szám alatti ingatlanegyüttes tekintetében a „Nehézipari Minisztérium 80.295/1950. sz. megkeresése alapján a tulajdonjog az 1949: 20. sz. törvényerejű rendelet alapján történt átszállás folytán Állami Villamosenergia Szolgáltató N. V. javára bekebeleztetik”, ami bontás folytán „megszűnt 694/1963.”, miközben „régészetiileg védett terület” státusát a Művelődésügyi Minisztérium 63837/1967. rendelkezése megerősíti.

A másik, nyugati oldalon nyílt egy ajtó, ami talán négy lépcsővel vezetett le a **Majláth utca 36.** szám udvarába. Ezt 1940. augusztus 28-án vásárolta meg²² a Rákóczi út 34. és a Majláth utca 34. számok által átfogott ingatlanoknak immár az apjuktól leváltan önállósult használója, Varga Gyula és Varga Béla, bizonyára perspektivikus céllal, hogy szükség esetén az üzem-

területet növelhesse. Ezen a 261,14 m²-es területen a Majláth utcai bejárat balján négy ablakkal egy kétszobás, alapincézett lakás volt, s udvarában az északi kerítőfalra építve még két kis téглаépítmény, egy-egy szoba-konyhás lakáskával.²³ (Ilyen üzemterület-növelő intencióra utalhat nagyapám véletlenül fennmaradt levelének utalása is a Rákóczi út 32. szám alatti szomszédságra,²⁴ melynek esetében a potenciális üzemterület az előbbivel együtt mindösszesen több, mint harmadával, talán 600 m²-rel gazdagodhatott volna.)

A **Fölsőmalom utca 16.** szám alatti **/2.** vagy **/B** ingatlanról — azon kívül, hogy látogatóként megfordultunk ott, amikor nagyszüleinknek a háború során a Szőlőbe költözésével már csak egyik vagy másik legény- vagy frissen nősült fiuk lakhatta —, nem lehetnek emlékeink, s miután örökségként sem érintett bennünket, szülői elbeszélések sem érintették. A számomra egyébként egyáltalán nem tetszetős, nem is kedvelt háznak egyébként első emeleti északi utcai frontját lakta a család. Fél évszázad nemtörődömségében leromlottsága²⁵ utáni visszaszépülése láttán ma már nyilvánvaló, hogy Pécs jelentős építészeti emlékeről, presztízses házról van szó. Aminthogy az is mostanság derült csak ki, hogy az az alatti földszintes kis ház, **/1.** vagy **/A.** számozással s középső bejáratán innen kettő és túl három utcai ablakkal, az udvar alsó felét elfoglaló L-építésben, az előbbivel együtt került valamikor régen Nagyapa tulajdonába. Használatáról nem tudunk; telekként sem lehetett túl nagy, merthogy közvetlenül mögötte húzódott a várfal.

Németbóly csak annyiban érdemel itt figyelmet, hogy a belterületi Maria-Berg szőlője és présháza még SCHWARZKOPF óma hozománya volt, s ehhez vásárolta férje, Varga ópapa Verendet. Elidegeníthetetlen hozományként ez kerül szintén ifj. Varga Gyula és Varga Béla birtokába 1942. november 4-én, ajándékként. E Márienberg dűlőben 930 □-öl szőlőt és 130 □-öl szántót tud a Birtoklap, a Tulajdonlapon pedig mindösszesen 12.124,3 m² telekrészt, amelyből az egyszobás „présház pincével” majdnem 80 m².

Végezetül a „**Szőllő**” számomra ismeretlen, nyilván XX. század eleji eredet. Ez egy a hegyre észak-nyugati irányban felfutó hatalmas szőlő volt, amit a Magaslati út építésekor kisajátításal vágtak ketté. Eredetileg egy németbólyi típusú tornácos ház lehetett rajta s csücskében egy vincellérház²⁶; talán az 1920-as

és 1930-as évek találkozásakor épülhetett át az előbbi lakássá, ami JANKA családi életének kezdeti színtere, majd a háborúval a nagyszülők lakása lesz, ahová a szolgálati helyeit váltó apától elszakadva, biztonságkeresésben a BAJKA-család is visszavonul. ZSOLNAY kerti edények és bútordarabok tobzódnak a Szöllő útjai és sétányai mentén: díszkészségek, például a házhoz vezető második lépcsősor tetejének két oldalán két hatalmas henger, kaspóval a tetejükön, csigákkal és más csúszómászókkal, levelekkel domborítottan díszítve; talán 80 cm magas pirogránit angyal libaszárnyal, valamint tündér lepkeszárnyal; a felvezető útnak a cseresznyefával szemközti oldalán mázatlan pirogránit szobortöredék, feltehetően DEÁK FERENCET formázva; a háznál közel méteres magasságú zöld békakirály, sárga koronával a fején;²⁸ fent a ház előtti szinten pedig gomba-asztal két gomba-ülőkével. Baráti ZSOLNAY-produktum mindez.

Végezetül üzemlétünk utolsó ingatlan-vonatkozásaként említendő, hogy a szovjet beözönléstől s belpolitikai következményeinek érezhetővé válásától kezdve anyánk tudatosan kezdett keresni olyan a cég területén kívül eső lakást, amely a családnak minden körülmények közt menedéket biztosíthat, s amely megfelelő alapterülete ellenére mégis olyan lakásszerkezetű, hogy kizárja társbérletesíthetőségét és/vagy államosíthatóságát. A pénzromlás idején ezt találta meg egy a volt Hadapród iskolával szembeni sarkon, egy szépen kivitelezett, elegáns és modern építésű családi villaházban a **Szigeti út 39.** szám alatt, amit szinte utolsó aktusként lehetett megvásárolni, beszámítva egy cégadósságot, ám amibe — foglaltsága s az adminisztratív tanácsai lakásügyintézés okán — csak valamikor érettségim táján tudtunk beköltözni.

Üzletfilozófia

Immár kitelepítetten a pécsi Gyárvárosba, tizenéves koromban rengetegszer kísértem apámat legrosszabb szakadó esőben, viharban is – viharkabátnak hívták a többszörös rétegben impregnált nehéz szövetű, ipari sátorponyva keménységű és szürkességű, egészen a fejbűbig erően többszörös gombolású kabátot, amelyből alig látszhattam ki – orvoshoz, disznóvágás után füstölőhöz vagy egyéb helyekre, hogy ámbár sietve, mégis kezét fogva a múltról, számomra is az egyetlen és utolsó *igazi* világról beszélgethessünk.

Legmaradandóbb benyomást talán az üzletfilozófiájára történő rákérdezésemre adott válasza hagyott. Erről szólván ti. egyfelől az *üzleti hírnév* mint kemény, következetes munkával megszerzendő, de soha semmiféle megfontolással nem kockáztatható alapvető hozzáállás, s mögötte a *becsületesség* és annak bármi-ben megnyilatkoztatása fontosságát hangsúlyozta. Olyanként, mint ami egyaránt átível sikeren és kudarcon, mindig és minden körülmények közt biztosítva folyamatosságot. Ezt kísérte másfelől – és talán legfontosabb

példázatként – a *szervezés* és a belefektetett *munka nyereségére* történő emlékezése. Arra tehát, hogy jól bevált svájci és egyéb tanulságok szerint bármiféle területen valahol egy-



NENDTVICH ANDOR



ESZTERGÁR LAJOS



SZTRÓKAY KÁLMÁN

néhány százalék körül lehetett az a nyereség, ami becsületesen elérhető. Ha ez már öt százalék körülre felkúszva alakult vagy ezt folyamatosan meghaladta, úgy elérését már valami különös oknak kellett indokolnia. Ez egy-szersmind magában foglalta már annak a hallgatólagosságát is, hogy amennyiben az ok a szak-ma számára ismeretlen maradt, avagy véletlenek olyan sokasága vagy összejátszása magyarázhat-ta csupán, amik hosszú távon aligha érvényesülhettek, ámde az eredmény mégis ezen a szin-ten állandósult, úgy a szakmai közösségben már gyanú kezdett ébredezni. Akkor pedig, ha egy

vállalkozás tíz körüli nyereséget produkált, úgy úgyszólván már eleve rendőrség, bíróság után kiáltott a társadalom. Op-timalitást tehát csakis szolid építkezés biztosíthatott, amiben nyilván kizárólag a szervezés minősége – tökélye – alapozha-tott meg többleteredményt.

A körülmények számbavételének módszerességében és fá-radhatatlanságában apám úgyszólván utolérhetetlen volt. Ki-váló érzéke volt a logisztikához, és biztonsággal tudott fellépni úgy, hogy bármiféle együttműködésben is az összfolyamat a megtervezettség szerint alakuljon.

A szoliditáshoz a két világháború közötti Pécs egyébként is kiváló talajjal szolgálhatott. S hálás polgáraként apám vissza-térően dicsérte Pécs-et, mint az egyszerű, de tevékeny hazasze-retet és a katolicizmus nagyszerű találkozóhelyét. Az ő saját, egyenes, de határozott gondolkodású s rendíthetetlenül tevé-keny szülein, valamint bizonyára ciszterci iskolázottságán túl legjobb tanítója maga Pécs, és egy évtizeddel idősebb barátja, talán egyszersmind egykor lelkiatyja, a későbbi Liceum-temp-lomi egyetemi hitszónok, VÉRTESI FRIGYES¹ volt. Pécs stílusát ál-talában is az 1906–1936 közti polgármester, NENDTVICH ANDOR, és a háborús évek (1940–1944) során folytatója, ESZTERGÁR LAJOS

szociális érzékenysége fémjelezte,² amiben VÉRTESI FRIGYES lehetett a pécsi keresztényszocializmus egyik legtudatosabb hajtómotorja.³

Számunkra mindez egyfajta rendíthetetlenségben kulminált, ami pécsi ifjúkorom számára – serdülőkorban, amikor az élethivatás kérdés lesz; kommunizmusban, amit mindenekelőtt túlélni kell; egy morálisan igényes, mert mélyen katolikus közegben, ahol úgyszólván egzisztenciális létértelmű tétje van a dolgoknak, gyakorlatilag egyébként legteltesebben efemer mindennapi választásoknak is – annyit jelentett, hogy a magam számára sem más, mint a *cselekvő hazafiság* és a *katolicizmus* az élet létértelmének két gyökere.

Mindenen, ami egykori cégéből, raktárából megmaradt, pontos, szabványszerű adatok olvashatók. S amikor a gyár ambiciozitása, és abban az ő teremtménye egy új feltételek közt optimalizálni kényszerülő háztartás apróságaira redukálódott, szintén ilyen tökélyrel – adatszerűségek feljegyzésével és statisztikává növelésével, kvantifikáló listázással – folytatta. Leltárba vette egyébként tekintélyes Märklin-vasútunkat; időjárási adatsorokat fektetett le s ezt kertünk gyümölcstermésének mennyiségi adataival összevetette;⁴ ugyanilyen összevetéssel járt el a három szobát fűtő kályhánk tüzelőmennyiségének kialakításakor és más hasonló helyzetekben egyaránt; és ugyanez a láz fűtötte, amikor ifjúkori mechanika-buzgalmam kielégítése végett – de bizonyára a maga öröme is – falapocskákra felépítette mindazon elektromos konstruktumokat (villanymotor, dinamó, csengő, relé és hasonló), amiket az akkori nagyszerű ifjúsági technikai könyvek garmada – nekem SZTRÓKAY KÁLMÁNBól és HORVÁTH ÁRPÁDBól volt a legteltesebb gyűjteményem – drótból, pléhből, forrasztásból s persze ügyességből megálmodhatott.

Nem véletlen, ha ugyanúgy ezt érzékelt repülőtársa, HAIS TIBOR egy hozzá írt kései levél említésében, mint ahogy a *rendte-remtésben* s a történetesen szóban forgó eljárást illető *rendszer-szerűsítés* biztosításában látja példaként a társadalom elé állított segítő szerepét a sajtó is, mikor immár már a XIV. Autó-javító Vállalat munkásaként vagy művezetőjeként alkalmmalag megszólítja őt.

Autó- és motorversenyzés

A történetírásból ma jobbára csak annyit tudunk, hogy „1928. május 14-én mintegy ötven autós és motoros jelenlétében BENYOVSZKY MÓRICZ gróf elnöklete alatt, megalakult a Pécs-Baranyai Automobil Club, mint a Királyi Magyar Automobil Club kartel Clubja. Ügyvezető elnök: HAMERLI JÓZSEF kereskedelmi tanácsos, titkár: MAYER GUSZTÁV.” És ez, a P.B.A.C. még ebben az évben egyebek közt saját versenyek szervezésébe is belekezd s más szervezetek/tagszervezetek szervezte versenyekbe úgyszintén toboroz, és ezekben – Pécs oldaláról – „[l]egismertebb versenyzők: a HAMERLIK, a MESTRITSEK és Varga Gyula voltak.”¹

A Mecsek Garázs hírével a hátunk mögött mi, hárman gyermekek magától értetődőnek tekintettük, hogy apánk minden szárazföldi és légi technikai újdonság személyes birtokbavételében lehetőségein belül részt vett, így a pécsi autó- és motorversenyzésben is. Az otthoni szolid légkörben s megfontoltságban pedig az is magától értetődőnek tetszett, hogy versenyzőként maga csupán legénykora kötetlenségében próbálta ki erejét és ügyességét; azaz házasságkötésétől kezdve, harmincadik életévén túl már csakis ilyen versenyek rendezésben működött közre.

Néhány apróság azért minderről fennmaradt – talán azért, mert leginkább vitrinszekrény szép tárgyairól volt szó. Mindezekelőtt egy-két dokumentum, tíz trófea, két rendezői karszalag, valamint három tucatnyi fotó. Ezek természetesen nem róla szóltak, hanem általa készült, általa látogatott versenyekről, így mindez önmagában is része lehet egy még a jövőben összegyűjtendő dokumentációnak a pécsi autó- és motorversenyzés első évtizedéről.

Miután 1927-ben, huszonegy éves korában „gépjárművezető” engedélyét megszerezte, egy sajtóhíradásból kitűnően² már is résztvesz az 1928. április 8-án a lepsényi csárdához vezető Steyr csillagtúrán, majd kiváltja a Királyi Magyar Automobil Club versenyvezetői igazolványát az 1929. évre érvényesen június 1-én, és úgyszintén a következő évre érvényesen 1930. június 4-én. Az első a 158., a második a 263. sorszámot viseli.³

Hamarosan egy szombathelyi, az ottani Mercedes-Benz képviselő irodáját ábrázoló s 1930. június 23-án kelt képeslapon kap sürgetést, hogy ejtse meg benevezését, mert az június 26-án lezárul.

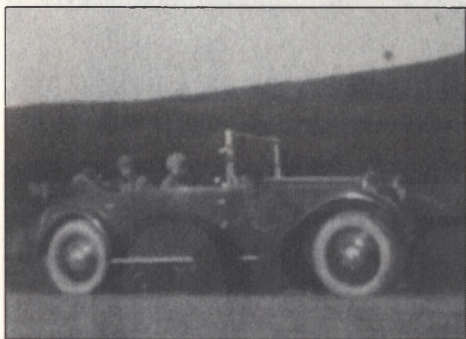
Magukban a tróféákban⁴ pontosan egy ilyen időrend tükröződik vissza. Feltehetően versenyzéssel és helyezést elnyeréssel kiérdemelt gyönyörű mives serlegek és plakettek 1935-tel bezárólag, és feltehetően egy-két rendezésben részvétellel kiérdemelt emlékplakett és érme későbbi segítő közreműködésért. Ezek a következők:

- 1929. április⁵ – „Pécs-Baranyai Automobil Club országos túraversenye 1929. Cordatic díj” (serleg turullal, magasság 270 mm, alpakka)⁶
- 1929(?) – „Pécs-Baranyai Automobil Club versenyének emlék plakettje” (plakett, kétoldalas, álló téglalap alakú, „Huguenin.”, 53×36 mm, bronz)
- 1930 – „Austro Daimler – Puch-Steyr Rt. tisztelet díja 1930” (serleg, magasság 225 mm, alpakka)
- 1930 – „P.B.A.C. Országos Futárversenye 1930. Mercedes-Benz Automobil R.T. Budapest tiszteletdíja” (serleg, Mercedes-emblémával, magasság 250 mm, alpakka)⁷
- 1931. június 14. – „T. A. M. C.⁸ 1931 jun 14. Dr Wojdits György tiszteletdíja” (serleg, fedeles, magasság 275 mm, alpakka)
- 1931. június 14. – „TAMC 1931 Junius 14-i versenye” (plakett, fekvő téglalap alakú, 49×70 mm, bronz)
- 1934. augusztus 26. – „T.A.M.C. versenye 1934. VIII. 26.” (plakett, fekvő téglalap alakú, „Berán N.”, 82×55 mm, bronz; hátoldalán „Budapest. Döbrentei u. 2.”)
- 1935 – „P.B.A.C. 1935” (Zsolnay-hamutartó Pécs címerével, 100×100 mm)
- 1938–1940(?) – „P. B. A. C. II. Mecseki Hegyiverseny” (plakett, háromszögletű, „Berán N.”, 62×87 mm, bronz; hátoldalán „Budapest. Döbrentei u. 2.”)⁹
- 1942 – „Országos Gyors-Levente Motoros-Napok Pécs 1942” (érme, álló tojásalakú, Petro, 60×45 mm, alumínium)

A rendezői karszalagok – minőségi selyem, komoly szövetalapon – nyilván a későbbi évek tanúi. Az egyik „K[irályi]M[agyar]

A[utomobil]C[lub] Versenyvezetőség 14.” feliratot hordoz – amely szám pécs-baranyai hovatartozást, esetleg feladatot specifikáló jelzés, netalán személyre szabott lehetett, a másik pedig – egyszerűbben – „P[écs-B[aranyai]A[utomobil]C[lub]”.

A fényképeket bizonyosan ifj. Varga Gyula készítette, mert hogy számosnak a negatívja is megmaradt; ezek azok, amelyek nagy képélességgel tettek lehetővé digitalizációt. A családi gyártmányalbum külön helyén maradtak fenn ezek a fotók, nyilván anyámtól összegyűjtve és beragasztva, tehát saját személyes emlék nélkül abban,



Apám a családi Steyr bevetésével versenyben

ami 1930-as évek közepén szüleim ismeretségét megelőzte. Ez magyarázza, hogy tucatnyinál több kép szól megjelölten az 1937. évi Frontharcos Csillagtúráról (motorok, oldalkocsisok, autók vegyesen); korábbi képek viszont vegyesen szólnak falusi helyszínekről, országutakról, ismerős mecseki szerpentinről (s



Falusi ellenőrző pont



Varga Béla segítőként jobbszélén



BAJKA MIKSA VARGA JANKÁVAL családi Steyr kocsijukkal versenyben

ezenek inkább autók láthatók, motorok s oldalkocsisok csak egyszer-egyszer). E korábbi képek java része az 1920-as évek második feléből származhat, s néhányon – a segítők sorában – keresztapám, Béla bácsi, s néhány másikon – utasként a hátsó ülésen – apám húga, JANKI néni, következésképpen a képen ép-

pen takart MAXI bácsi kell legyen saját (akkor luxus) Steyr-kocsijának a vezetője.

Még a Rákóczi úton laktunkban többször elkísértem apámat ilyen versenyekre, ahol a rendezőség tagjaként engem mint kisgyermeket valahová letett – emlékezhetek barátságos üdvözlésekre és megbeszélésekre más felnőttekkel, valamint kis rendezői zászlók átadására is –, és hosszú órákkal később, miután a versenynek vége lett, megkeresett, és mentünk együtt kézenfogva haza. Örültem, ha láthattam robusztusosabb járműveket, s magamban bizony lemosolyogtam a salakmotorversenyeket, amik valahol a régi repülőtéren, a valahai Verseny utca kiépített pályáján zajlottak, amint gyenge motorokkal szinte eunuch fejhangon hangoskodnak, porpárába kosztva magukat s magunkat; miután számomra akkor a motor a DKW csúcstechnológiája és a Zündapp erőteljesen mély férfihangja és ellenállhatatlan ereje volt, ez inkább meztelen nyakú kiscsirkék viadaloskodására emlékeztetett. A Rákóczi útról történő kitaszíttatásunkat követően bizonyosan nem vett részt már apám ilyesmiben; akkorra egyébként a hatalomváltás bizonyosan a rendezői karban is megtörtént; így hát ott már régi kollégáit s barátait sem találhatta volna meg.

Emlékszem azért, hogy a gyárvárosi-meszesi honunkból olykor magam eljártam nézőnek mind serpentinek mecseki, mind belvárosi versenyekre. Örültséggel határos volt a szocialista kultúrpolitika, amikor a „Tömegek a sportért!” jegyében a történelmi belváros legszűkebb utcáin s utcafordulóiban rohantatta a többnyire kétkerekű, de erőteljes járműveket. Mindenütt szalmafalakat raktak s vitték el romjait este; akkorra nem kevés versenyzői vér is tapadt már ezekre. A Mecseken a Mandulás fölött volt egy mindkét irányban jól belátható magas sarok, ahol álldogáltam-üldögéltem, a belvárosiaknál pedig a Sétatérnek a Kardos Kálmán (ma Janus Pannonius) utcára nyíló magasságából nyílt a legjobb kilátás, hiszen befordulásukat s lefelé vágójukat a Ferencesek temploma felé is be lehetett innen látni.

Amikor 1959-ben végre már az inflációs időszakban szerzett, Szigeti út 39. szám alatti saját családi házunkba be tudtuk verekedni magunkat, ott, az egykori Hadapród Iskolával szemben már előszobánk magasságának tágas hármaskör ablakából nézhettük az oldalkocsis motorversenyeket. Olykor az egész nagy-

család motorrajongó férfitársasága – az egykori cégtárs nagybátyám s keresztapám Béla bácsi, a valahai vezérkari ezredes és gépkocsizó tiszt MAXI bácsi —, s nekünk, ha a versenyen éppen szünetet hirdettek és így az utcákon át lehetett menni, hatalmas üvegkancsókban kellett hoznunk egy utcasarokkal odébb, átellenben lévő kocsmából az általunk megkóstoltan kellemetlenül keserűnek bizonyuló sört az erre vágyó felnőtteknek.

Hasonló értékek társaságában a trófeák mindig három oldalról üvegezett nagy vitrinünkben voltak portalanul lezárva; évente a karácsonyi ünnepkör egyik öröme volt, ha ilyenkor megkérhettük a vitrin, illetőleg a nagy könyvszekrény családi albumokat is rejtő alsó részének kinyitását. Nagy becsben tartottuk, gyönyörködtünk benne, s ilyenkor adódhatott legihletettebb alkalom, hogy az elmúltak kisebb jelentőségű dolgairól is beszéltessek szüleinket.

Pécsi katonai repülés

Ifj. Varga Gyula és a pécsi katonai repülés

Ifj. Varga Gyula 1955. október 31-én kelt önéletrajzában a kortól tanácsolt szüksézsávsággal ekként foglalja össze repülőmúltját: 1930. július 1-én bevonulás karpaszományosként a repülő fegyvernemhez – Pécs, Érd, Szeged, Mátyásföld, Szombathely repülőterein szolgálva —, 1931. szeptember 30-án leszerelés hadapródörmesterként. Közelfelderítő repülő gépvezető beosztásban több fegyvergyakorlaton – Pécs és Szombathely – és mozgósításon – Börgönd, Kecskemét, Hajdúnánás, Nádudvar, Vukovár és több orosz repülőter – részvétel, 1942-ben leszerelés főhadnagyként. Kitüntetése katonai bronz érdemérem kardokkal.



A Magyar Királyi Légierő szimbóluma és tiszti díszövének sólyomcsatja

A részleteket Pécs régen elhunyt repüléskutatója írta meg, ki jogász lett ugyan, bár mindig is katonarepülő szeretett volna lenni, ám későn született ahhoz, hogy a vitorlázó koron még a második világháború során túljuthasson. Mint írja, Pécs volt „az a város, amely 1930-ban elsőként az országban szervezte és indította meg a repülőoktatást”, illetőleg – javítva később önmagát – ahol „az első vidéki motoros sportrepülő-iskola is a pécsi közönség áldozatos anyagi segítségével vásárolt három Hungária iskolagéppel” létesült.¹ Ez habár július folyamán indult, „[a]ugusztusban az eredményes oktatás nyomán

már hat növendék lett egyedülrepülő 200–250 kettőskormányú gyakorlórepülés után. Ezek: MESTRICS ENDRE, AMBRUS JÓZSEF,

Varga Gyula, KOVÁCS ELEK, KOCKÁS GYULA dr. és SATZGER KERESZTÉLY voltak.”² Avagy, amint egy évtized múltán adatgazdagabban ugyanő újrafogalmazta, az 1930–1934 közt működött Baranya–Pécs Aero Club³ pilótaiskoláján „[a] Magyar Aero Szövetség 1241/1930. számú leirata 17 növendék kiképzését engedélyezte, ezek közül néhány: BRÜSTL DEZSŐ, dr. KOCKÁS GYULA, KOVÁCS ELEK, aki később maga is repülőoktató lett Pécsett, MESTRITS ENDRE, SATZGER KERESZTÉLY – mint repülőszázados hősi halált halt a keleti fronton 1943-ban –, Varga Gyula. A vezető PODHRADSKY ANDOR légügyi felügyelő lett. A képzés egyébként nem sportcélokat szolgált. A trianoni békeszerződés ugyanis megtiltotta a magyaroknak repülőcsapatok tartását. Ezzel szemben a Népszövetség adatai szerint a kisantantnak 910 elsővonalbeli repülőgépe volt, így a magyar kormány titkos vagy rejtett légierő megszervezését határozta el kifejezetten védelmi célokból.”⁴

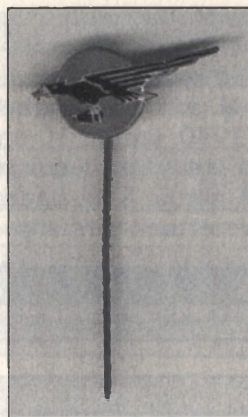
Igazolvány arról maradt fenn, hogy 1932-ben karpaszományos tűzerként sorozásra és avatásra került a Magyar Királyi Honvéd Légvédelmi Parancsnoksághoz beosztottan; 1934. augusztus 9-én a M. Kir. Légügyi Hivatal Repülő szakorvosi vizsgálati könyvecskével látta el, amely a hivatal Központi Orvosi Vizsgáló Intézete pecsétjével évente megújulóan alkalmassá nyilvánította, 1940-ben már a M. Kir. Budapesti 1. sz. Honvéd R.O.V.Á., 1941-ben pedig a Szombathelyi 3. sz. Honvéd R.O.V.Á. pecsétjével a nyilvánvalóan ekkoriban bevezetett I. kategóriába soroltan.⁵

Fennmaradt 1933. augusztus 13-i kelettel egy anyai képeslap, mely címzése szerint „ifj. Varga Gyula úrnak, Szombathely, Repülő-tér (3. század)” szolt, továbbá egy a családnak szólóan apámtól írt jáki képes üdvözlőlap szeptember 13-i kelettel, melyet bajtársaiként még DÁRDAI LÁSZLÓ, DÉKÁNY JÁNOS, REIBER JENŐ és MÓNOS FERENC szignált.

„Az 1935-ös évben Szombathelyről Pécsre helyezték a légi-erők IV. közelfelderítő repülőszázadát. A repülőtér katonai lett, a polgári repülőoktatás megszűnt. A tisztikar azokból került ki, akik már korábban is a *Baranya–Pécs Aero Klub* keretében oktattak. PODHRADSKY ANDOR százados⁶ lett a parancsnok. A század 9 Fokker CV D típusú, 500 lóerős motorral felszerelt, kétfedelű repülőgépeit a Weiss Manfréd művekben gyártották 1928 óta. Ez korának egyik modern gépe volt, acélcsőszerkezetű törzs és kormányyszerkezettel. A gép fesztáva 12,5 méter



Az édesapámtól viseletén viselt
»Vörös Kakas« századjelzés



A »Sólyom« századjelvényt már
csak fémjelvényként viselték

volt, maximális terhelt súlya 1890 kg, 250 km/óra sebességgel repült és 6000 méter magasra tudott emelkedni. Az akkori szokásoknak megfelelően minden repülőszázadnak jelvénye volt. A pécsi egységet *Vörös Kakas század*nak nevezték, mert emblémájuk egy kakast ábrázolt, háta mögött vörös kérdőjellel. Később a Sólyom madarat választották, fényképezőgéppel a karmai között.⁷ Későbbi munkájában e szerző úgy pontosbít, hogy a rejtett elnevezésében repülő fényképező alcsoport IV. „Vörös Kakas” század 1935-ben Pécsre települ a 4. vegyesdandár alárendeltségébe.⁸ Az említett Fokkereket csakúgy, mint kis Hungária iskolagépeiket a Pécs-Baranya Aero Clubtól vonultatják be; a repülőgépparkhoz még majd két Bücker Jungmann futárgép társul. Nos, a Légügyi Hivatal intézkedése jegyében ilyen keretek közt zajlik a pécsi alapkiképzést nyertek – így Koczkás Gyula és Varga Gyula – továbbképzése.⁹

Érdekes módon az ezen időszakot átölelően fennmaradt dokumentum egy a M. Kir. Légügyi Hivataltól 1939. július 26-án a tárgyévre kiadott Szakszolgálati engedély „Sportrepülő egy utassal” specifikálással, amelyre az orvosvizsgálati alkalmasságot 1939. augusztus 19-i kelettel a korábban már látott M. Kir. Budapesti 1. sz. Honvéd R.O.V.Á. pecsétje bizonyította. 1938. február 4-én pedig a M. kir. székesfehérvári 2. honvéd

vegyesdandár parancsnokságától kap apám a légierő zászlósa-ként Emléklapot, amit 1939. október 24-én a M. kir. tapolcai honvéd repülőtér parancsnokság javít át majd hadnaggyra.¹⁰

A M. kir. szombathelyi honvéd repülőtér gondnokság vmk. által 1940. január 10-én s 1942. március 15-én kiállított *Igazol-ványi lap* a tartalékos tiszti iskolát elvégzett, és tartalékosként 1939. január 1-én hadnaggyá, 1941. október 1-én főhadnaggyá kinevezettnek tanúsítja az alábbi tényeket és eseményeket:¹¹

Bevonulni köteles
M. kir. 5. honv. Kf. Rep. Ezred Bpest-Mföld III. Kf. szd Szombathely
M. kir. honv. Regvi. oszt. pság Szombathely
H? Lü. fcs. Törzslüb(?) Bpest

Állománytest és állomáshely:
M. kir. Szombathelyi honvéd Repülőtér gondnokság Szombathely
M. kir. honvéd Repülőtér vezető iskola osztályparancsnokság Szombathely
H? Lü. fcs. törzslüb(?)

jelvények és kitüntetések viselésére jogosult
Pilóta jelvény, sas koronával
Magyar kor. Bronz Érd. Érem hdísz kardokkal
Felvidéki emlékérem
Erdélyi Emlékérem
Délvidéki Emlékérem

Fegyvergyakorlatok		
1937.	VIII. 3. – VIII. 31	f. gyak.
1938	VII. 1. – VII. 28.	f. gyak
1938	IX. 23. – XI. 28.	Klgs. III. Kf. szd
1936	VIII. 27. – IX. 27.	f. gyak.
1940	I. 16. – I. 24.	f. gyak.
1940	IV. 22. – V. 17.	f. gyak.
1940	V. 17. – IX. 26.	rendkívüli f. gyak.
1941–	IV. 7. –	
1942	III. 15.	rendkívüli f. gyak.

Mozgósításkor (háborúban) teljesített szolgálatok	
1941	Bevonult Rendkívüli f. gyak. teljesítése (1941/4. sz. Áp.)
1941	VII. 13-án Elvonult a hadművelleti területre az 5/III. Kf. rep. szddal (1941/10. sz. Áp.)
1941	IX. 22-én Megsérült az ellenség által végrehajtott bo. és alacsonyتمادásnál (1941/3. sz. Áp.)
1941	IX. 22-én Bevonult a hadművelleti területről (1942/4. sz. Áp.)
1942	III. 15-én Visszahelyezték az szt. viszonyba (1942/4. sz. Áll. pcs.)
1944	IX. 15. előbbi rovatok helyesbítése
1944	IX. 5. – IX. 16. Rendkívüli feyv. gyak.

Ekkoriban lép a közelfelderítők életében katonatechnikai főszereplőként a licencben Magyarországon két és fél éven keresztül gyártott WM-21 »Sólyom« repülőgép,¹² amit a következő elbeszélte eseményt előidéző motorkihagyástól eltekintve – aminél kritikusabb hiba persze alig lehet, s ami pusztán édesapám esetében kétszer ismétlődött, amiként egyébként sem volt mások, a „szakma” esetében sem ismeretlen –, kellő vezetés esetén apám szerethető gépként ismert meg. Más – bizonyára a teljes időszakot átfogó tapasztalat alapján – élesebb képet rajzol. Eszerint „Nem volt kedvelt gép sem a pilóták, sem a szerelők részéről. Némelyek repülő koporsónak is becézték [...]. A kedvezőtlen hírnév ellenére repülőtulajdonságai nem voltak rosszak.”¹³

Ti. „A közelfelderítő század négyesztendős pécsi tartózkodása után 1938-ban visszakerült Szombathelyre, mert Sólyom típusú közelfelderítő gépeket kaptak, és a nagy teljesítményű megterhelt gépek számára a pécsi repülőtér nem volt megfelelő. A század 1941 tavaszán a délvidéki események kapcsán pár napra ismét visszatért Pécsre, ahonnan kiinduló felderítéseket végzett, majd tovább vezényelték a Vukovár melletti Borovóra.”¹⁴ Ezt maga PAGÁTS PÁL szerző később szintén pontosítja, amennyiben 1939 őszén történik a visszatelepülés Szombathelyre (mert hiába Pécs volt az első a Sólyom-gépekre történő átfegyverzésben, repülőtere alkalmatlannak bizonyult), immár a századossá előléptetett CSEGEZY JÓZSEF¹⁵ parancsnoksága alatt, s mivel a III. hadtest alárendeltségébe kerülnek, így elnevezésében III. kf. századként. ÁGOSTON JÓZSEF szakaszvezető tervezésében s BALOGH hangármester felfestésében ekkor lesz

a karmai közt fotóapparátot tartó zuhanó sas a századjelvény.¹⁶ Ez még később egy mai kutató által úgy pontosbítottik, hogy közös parancsnokság alá kerülnek a volt kaposvári „Somogyi bicska” századdal, s lesznek közösen „3. »Sólyom« közelfelderítő század”, melynek századjelvényét szakaszvezetőjük, ÁGOSTON JÓZSEF tervezi meg.¹⁷

„Az [Horthy Miklós Nemzeti Repülő] Alap megalakulását¹⁸ követő évben – 1939-ben – a keretek az ország különböző repülőterein – így Pécsen is – megkezdték a haderőn kívüli motoros előképzést¹⁹ Bucker Jungmann mintájú kétüléses gépekkel, amelyek a legjobb



CSEGEZY JÓZSEF hadnagy (1938 körül)

gyakorló és műrepülőgépek voltak. Gyártásukat 1933-ban kezdték meg Németországban, ANDERSSON svéd konstruktőr tervei alapján. A Légügyi Hivatal 1936-ban rendelte meg az első sorozatokat a sport- és az oktatórepülés számára. A kiváló Bückerek még a háborút követően is szolgálatban maradtak, sőt jelenleg is jó néhány repül Svájcban és az NSzK-ban. A gépek szárnytávolsága 7,4 méter volt, teljes súlyuk 680 kb., maximális sebességük 170 km/óra, és 4000 méterig emelkedhettek. A keret Bucker gépein (lajstromjelük HA-LCB, LCF, LCP, LCT, LCV) REIBEN ANTAL, KOVÁCS ELEK és Varga Gyula pilóták oktattak.”²⁰ Erről ír 1939 októberében egy korabeli repülős látogató úgy, hogy „20 növendéket képeztek ki. [...] A kiképzés [...] 3 Bucker-Jungmann géppel folyik, ezenkívül egy segélygépkocsi áll a megfelelő felszereléssel rendelkezésre. [...] Főoktatójuk REIBER ANTAL, segédoktatók KOVÁCS ELEK DR. és Varga Gyula.”²¹

Apám részéről ez bizonyára nem volt siker nélküli, hiszen „Szeretett oktató urunknak – hálás növendékei” ajánlással 1939. szeptember 22-én dedikálták fényképalbumukat.²²



„Az eredményes szervezés nyomán 1940. február 25-én megalakult a *Pécsi Egyetemi Repülő Club* az egyetem aulájában. Tanárelnök dr. FALUHELYI FERENC egyetemi tanár, klubkapitányok MAKRA ZSOLT, MESTRITS ANDOR és Varga Gyula lettek. Ezzel megalakult a PERC, jogilag megszűnt a PBAC. Az új vezetőség nagy lendülettel kezdte munkáját, a tagtoborzást. Áprilisban már elméleti tanfolyamot is indítottak. A tantárgyak: meteorológia, motortan, sárkánytan, műszertan voltak, az oktatók között találkoztunk ismét Varga Gyulával, KOCZKÁS GYULÁVAL, SZABÓ PÁL ZOLTÁNNAL és másokkal. Május 16-án befejeződött a filmvetítéssel illusztrált elméleti tanfolyam, a hallgatók bizonyítványt kaptak.”²³ A helyi sajtó nemcsak a PERC megalakulásáról adott hírt, de arról is, hogy a pilótaképzés április 4-én fog majd indulni, s a tanrendben a műszertant és a rádiótant Varga Gyula okítja.²⁴

1940 májusában kérhetik apámtól egy ún. Származási táblázat kitöltését, melynek nyomán a M. kir. szombathelyi honvéd repőtérigondnokság Igazoló Bizottsága három aláírással kiadja ún. Származási igazolványát,²⁶ amit 1944 nyarán még



25

egy, a testvérek házastársait is magában foglaló – s ezért a németbólyin és a pécsin túl a zombori (ekkor már a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság része) és a máté-szalkai anyakönyvi kerület pecsétjével történő tanusítást is megjáró – hitelesítés követ. E gyakorlat megítéléséről csak annyi sokat mondó családi emlék maradt fenn, hogy KOCZKÁS GYULA orvosfizikus magántanár, szintén tartalékos repülőtsízt barátjával valamiféle hamis tanúzással apám közreműködött abban, hogy egy bajtársuk szintén hozzájuthasson egy ilyen, akkoriban a repülőtsízi, majd a német hatalomátvételt követő nyilas puccsal talán a személyes túlélést is lehetővé tevő, „kellő” származási bizonyítványhoz.



Apám díszegyenruhában (testvére esküvőjén, Zombor, 1942 nyarán)



Varga Gyula Főhadnagy kitüntései (a kényszerűségből megsemmisített, német Vaskereszt kivételével)

1941 tavaszán és őszén esett meg apámmal a két történet, melyről két ezután következő írásban olvasható beszámoló.²⁷ S ugyanez év decemberében tér vissza a század Szombathelyre, ahol ekként immár feloszlátják.²⁸

Improvizáció a háború forgatagában, avagy az emberség lehetőségei

(Délvidék, 1941: Bácsföldvári interregnum egy kényszer-
leszállást szenvedő repülő visszaemlékezése tükrében)'

Történetírásunk s közvéleményünk hajlik arra, hogy a század első felének magyar történetét kudarcaira, gerincroppantó s értékeket, távlatokat egyaránt kuszáló megpróbáltatásaira és mindenekelőtt az esetleges alternatívák ki nem hordott, nem tisztázott jellegére tekintettel az elszalasztott lehetőségek koraként értékelje. Önkritikát, s ennek nevében felelősségvállalást sugall ez a magatartás. Pedig tudva tudjuk, hogy a politikai cselekvést behatároló mozgástér nagysága és végső soron a megvalósuló cselekvés is a mindenkori nemzetközi erőviszonyok s az abban kibontakozó – meglátott vagy félreértett – belső feltételek függvénye. Nem a „valóságos, tehát ésszerű” következtetésében lappangó hamis azonosítást, a cselekvő eleve felmentését célozza e tétel. Hanem annak tudatosítását, hogy bizonyos alternatíva ugyan mindenkor adott, ez az alternatíva azonban mindenkor csak bizonyos. Vagyis amennyire kishitűség, az éppen fennálló apologetikus igazolása lenne a választási lehetőség pusztá tényének tagadása, annyira csak egy vágyteli gondolkodás teheti túl magát a szóban forgó lehetőség tartalmát szorosan körülfonó társadalmi-történeti határokon. Nos, a valóság, így az elmúlt is, tetszés szerint megítélhető. Amint azonban a közelmúlt évtizedek gyakorlata mutatta, e megítélés a ráolvasás mágikus (s így csupán a ceremóniába beavatottakra ható) funkciójánál nem jut tovább, ha nem a megismerés, a valós tudás – a *hic et nunc* valóságában sorsdöntő határok hiteles megvonása – támogatja.

A cselekvés történelmi körülhatároltsága azonban csupán egyik vetülete annak a kérdésnek, ami a nemzet sorsára ható döntések és ezek következményei kapcsán felvetődik. Hiszen az is köztudott, hogy a döntéseket legitimáló közösségi háttér többnyire ugyanannyira látszólagos, mint a döntésekért ténylegesen vállalt felelősség. Nem véletlen, hogy a világbéke gondolatának épp a világháború-közi forrongása idején mutatott rá a skandináv jogi realizmus megalapítója, LUNDSTEDT svéd jogtudós,¹ hogy végső soron a nemzetközi jog sem más, mint csalás;

és e felismerése indította el, hogy hamarosan köteteket szenteljen a jogtudomány tudománytalanságának kimutatására. Mint írta, kormányok jönnek-mennek, ám eközben cselekszenek. Ennek eredményei azonban, amik gyakran háborús veszteségek, oktrojált békék és nemzetközi szankciók formájában jelennek meg, nem a kormányokat sújtják. Népek azok és szülőföldjeik, melyek más kormányok által, mint kalmárok vásárán, alku és mezitlen adok-veszek tárgyaivá tétetnek.

Ha a döntés, a (névleges) felelősség s a (tényleges) következményviselés ilyen messze esik egymástól, ez újabb ösztönzés lehet ahhoz – függetlenül az egyébként ugyanilyen irányba mutató *Annales*-iskolától s mai egyéb történelemkutatás-metodikai irányoktól –, hogy ne csak a nemzet nevében, helyette, sőt oly gyakran annak ellenére eljárók magatartása kerüljön reflektorfénybe, hanem az egyszerű, mindennapi embereké is. Annál inkább, mert kisebb-nagyobb funkciók hordozóiként – főként rendkívüli helyzetekben – egész rétegek magatartását, mentalitását tükrözhetik spontán reakcióikban, cselekedeteikben.

Az alábbi történet olyan emlékeken alapul, amelyeket az elbeszélő néhány évvel halála előtt mondott gépbe. A háttér érzékeléséhez tudni kell, hogy az elbeszélő nem volt hivatásos repülő, de – annyi sorstársához hasonlatosan – örömkatona sem.) Varga Gyula (1906–1973) kocsigyártással foglalkozó szülők sarjaként családi vállalkozásban tanult szakmát és hivatást, fejlesztette az automobilizmus vidéki megjelenésével karosszériagyártássá, majd egyben modern márkaképviseleti, javító, garazsirozó üzeme. Magyarországon ekkoriban a hasonló, műszaki vénájú középosztálybeli fiatalok számára természetesként adódott, hogy a technikai civilizáció legújabb lehetőségeivel mámorosan éljenek.² Amit fiatalkori szórakozásként csináltak, végül is jelentősnek bizonyult az autó- és motorversenyzés, a motoros repülés országos elterjesztésében. Kénytelen-kelletlen a harmincas években sportként repülőkből, a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap keretében³ lelkesedésből oktatókból alakult az évtized végére a háborús fenyegetés közeledtével önállósuló magyar királyi légi-erő tartalékos tisztikara – hasonlóan a történet más megnevezett (egyetemi sugárfizikus magántanár,⁴ mérnök, műszerész és hasonló) szereplőihez. E réteg számos képviselőjére jellemző, hogy a polgári életben ki-ki a maga szakterületén elszánt munkakedvvel és munkabírással dolgozott, gazdasági és morális

háttére több vonatkozásában nem túl messzeállóan attól a képtől, amellyel meghatározó erejű társadalom- és gazdaságelméletében WEBER a kapitalizmus klasszikus időszakát, és ebben a protestantizmus szerepét jellemezte.⁵ Ugyanakkor aligha hagyható figyelmen kívül pécsi voltuk, hiszen formálódásukra a püspöki város szelleme, mindenekelőtt a katolicizmus óvatosan reformista szociális útkeresésére irányuló helyi kísérlet⁶ is rányomta bélyegét. Mindebből talán érthető, hogy alapvetően apolitikusak voltak; pontosabban a politikát más területnek, mások területének tekintették. Közvetlen kapcsolatba inkább csak akkor kerültek vele, ha külső kényszerből vagy helyzetük véletlen alakulása folytán a beléjük nevelődött emberség kiállásra készítette őket. Ilyesmit példáz a következő történet is, melyben apám (ki ekkor harmadik fiúgyermekként történetesen épp az én megszületésemet várta) rendkívüliként korántsem saját szerepét látta, csupán ama helyzetet, amelybe belekeveredett. De ilyenek voltak a büntetőjog határát súroló akcióik is, melyekkel a származáskutatás akkori hivatalos örületében fenyegető helyzetbe került bajtársaikat hamis dokumentumokkal, tanúsítványokkal menteni kísérelték. Ilyen volt emberbaráti kiállása is, mellyel menekült lengyel orvostisztet, zsidóként elhurcolt üzletbérletől vagy ügyvédbaráttól rábizott értékeket éppen úgy oltalmába vett, mint olyan névhez fűződő iparművészeti remekeket, amelyet hozzá nem értők átmenetileg a kizsákmányolás átkos megtestesítőjeként üldöztek, hogy azután idők múltával az országgrész tán legbecsesebb ipartörténeti s muzeális értékének szimbólumává nemesedjen.⁷ Nos, mindez annyira a hasonló neveltetésűek, a tősgyökeres pécsi polgárság feszes erkölcséből következett, hogy egyszerűen magától értetődő volt: csupán az nem maradt volna észrevétlen, ha valaki egy ilyen várakozásnak nem felel meg.

A történetben szereplő HAI S TIBOR hivatásos katona⁸ volt, ekkoriban a szombathelyi III. közelfelderítő repülőszázadhoz beosztott tűzérési megfigyelő. Ő is repülőként kezdte, több lezuhanást ill. kényszerleszállást követően – gégesérülésével gégemikrofon használatára immár alkalmatlanul – ment át a szárazföldi erőkhöz. A háború végén a keleti fronton tűnt el, sorsa azóta is ismeretlen. – CSEGEZY JÓZSEF hivatásos repülő volt, századosként századának⁹ gondoskodó parancsnoka. Emigráltan a Nyugat-Németországi Bissingenben élt, a jelen emlékezés kéziratának megküldését még kedves levélben nyugtázta.

– Varga Gyulát 1941-ben hívták be „rendkívüli fegyvergyakorlatra”. A bácsföldvári kényszerleszállás, a csurogi akció és a tényleges bevonulás ma egyéb forrásokból is megerősíthető időpontja (s ezzel az interregnum időtartama) még tisztázandó.¹⁰ A részben itt elbeszél, típushibából adódó kényszerleszállások és zuhanások után a közeli hónapokban még – Krivoj Rog térségében, az ottani katonai repülőtérnek a magyar közelfelderítőkért felelős műszaki parancsnokaként, szovjet bombázását, bár súlyosabban sebesülteként, de mégis túlélve¹¹ – több, egyre komolyabb sebesülést szenvedett el. Mindezekre (így korára, népes családjára s cégének hadiüzemként is számításba vett érdekeire) tekintettel felettesei segítségével 1942-ben sikerült a légierők parancsnokságán kieszközölnie tartalékos főhadnagyként leszerelését. – Bácsföldvár [Bačko Gradište] az 1931. évi jugoszláv népszámlálás szerint 6776 lakost számlált, ebből 3262 magyar, 3459 szerbhorvát volt. Az 1942. évi magyar közhivatali adattár a lakosságszámot 6714-ben adja meg. Csurog [Čurug] lélekszáma 10 483 (1942-ben 10 484) volt, ebből 2861



Anyám Bácsföldvárra utaztában
bátyáimmal a családi DKW-val

magyar, 7388 szerbhorvát nemzetiségű. Temerin [Temerin] lakossága 11 290 (1942-ben 13 402) fő, ebből 8439 magyar, 1141 német, 1146 szerbhorvát nemzetiségű. – A történetre emlékezik egyébként az egyéves évforduló ünnepei kapcsán megjelent hírlapi beszámoló – *Újvidéki Reggeli Újság* XXIII (1942. április 14.) 80, 2. o.¹² –, az akkor a bácsföldváriak által összeállított fényképalbum, továbbá a csurogi akcióról felvett, eredeti aláírásokkal hitelesített jegyzőkönyv.¹³ Ez utóbbiak egy-egy példánya azóta nemzeti közgyűjteményünket gyarapítja.¹⁴

A visszaemlékezésben csak utalás, ám a valóságban an-

Nagyságos

Varga Gyula urnak
m.kir,honvéd repülő főhadnagy

Pécs.

Tisztelettel értesítjük,hogy Bácsföldvár társadalmi Egyesülettel együttesen rendezik meg felszabadulásunk évfordulóján a község ünnepélyét.

Alulírott egyesületek testvéri szeretettel meghívjuk Főhadnagy urunkat ünnepélyünkre,mint a M.Kir.Honvédség Tisztjét aki felszabadító Honvédtestvéreink közül elsőnek lépett községünk földjére.

Reméljük,hogy meghívásunkat elfogadja és legnagyobb ünnepünkön megtisztel bennünket látogatásával és felszabadulásunk évfordulóján újra kezét nyújtja Bácsföldvár magyarjainak.

Szeretettel várjuk és a viszontlátás reményében vagyunk Bácsföldvár 1942.IV; 5.

Szebb Jövőt
kívánva

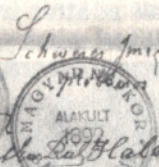
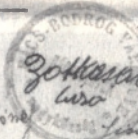
BÁCSFÖLDVÁRI TŰZHARCOSOK

Bácsföldvári Tűzharcosok



Nagy István
titkár.

János Földi
elnök



Schwarz János
titkár
Schwarz János
elnök



János Földi
jegyző

János Földi
elnök

fővezető

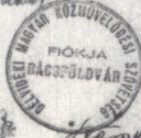
János Földi



Nagy István
János Földi

KATOLIKUS LEANY EGYESÜLET
Bácsföldvár

Béni Margit *Kovács Margit*



Kovács Margit
elnök
Kovács Margit
titkár

MAGYAR VÖRÖS KERESZT EGYLET

Kovács Margit

Kovács Margit

Kovács Margit

Kovács Margit

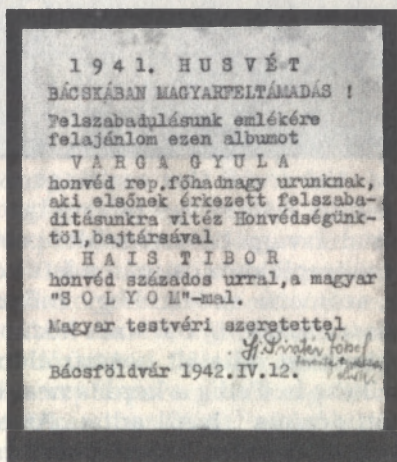
Kovács Margit

Kovács Margit

Az évfordulós hivatalos meghívó



nál fájdalmasabb s a morális tanulságokat illetően annál lesújtóbb, hogy amint a csapatok bevonultak, a hivatalos Magyarország képében a poklot szabadították a falura. A BAJCSY-ZSILINSZKY ENDRÉTől megfogalmazott „magyar-délszláv együttműködés”, mely oly természetességgel formálódott az együtt élők egymás-



Az Album ajánlása



Apám volt nemzetőreivel, és emlékfá ültetése (1942. április 12.)

rautaltságában és amit oly sikeresen mentett át és alakított tovább az égből odapottyantak természetes embersége és felelősségtudata, egyszeriben folytathatatlanná vált. Még ha az új hatóságok feladatuk magaslatán álltak volna, akkor sem működött tovább a szűrő, mely a feljelentgetésekből az alaptalanokat, a pusztán



Évfordulós ünneplők

rémhír vagy bosszú szülte próbálkozásokat kiszűrhetette volna. A szereplőkhöz csupán a letartóztatások híre érkezett, valamint a szomorú emlék, hogy mikor az évfordulóra meghívottként visszatértek, új barátaik közül számosat már nem találtak. Értelmetlen, kitalált bosszú áldozatául esett a fiatal görögkeleti lelkész is. Pedig a kezdés nem ezt sugallta. Mint a korabeli sajtótudósítás¹⁵ hírül adta: „Az egész Tisza mentén Bácsföldvár volt az egyetlen helység, ahol [...] a kettős feltámadás alkalmával nem került sor vérontásra, sem emberáldozatra, de egyetlen puska lövés sem dördült el.”

Ez bizonyára az elbeszélteknek köszönhető. Ám mindebben nem volt semmi különös, ami a történeteket eleve az egyetlen kivétel szerepére predesztinálta volna. S mint látjuk, hatása spontánul, a kurzus ellenére tartósan nem is érvényesülhetett. Mégis, az a szégyenteljes vérengzés, mellyé a katonai közigazgatás rendfenntartása háromnegyed év múltán Zsablyán, a sajkás községekben, majd Újvidéken fajult, Bácsföldvárt szerencsésen elkerülte. Persze azt, hogy a zsarolások s az egyéb túlkapások mennyire kimélték meg, nem tudhatom. Mindenesetre a *Hideg napok*¹⁶ iszonyatáról és kisugárzásáról itt vagy ott megjelent feldolgozásokban a község neve nem szerepel.¹⁷

*

„Engem, Varga Gyulát repülőhadnagyként behívtak, amikor a németek Jugoszlávia ellen hadműveletet kezdtek. Pár napon belül teherautókra felcsomagoltunk, bevagoníroztunk a szombathelyi repülőtér melletti kis vasútállomáson, a légi rész pedig parancs szerint elindult és áttelepült Fehérvár-Sóstó állomáshelyre. Mi, a légi rész két raja (az első raj parancsnoka BENKÓ JÁNOS, a másodiké én) a földi rész indulása után felszálltunk Fehérvár-Sóstóra. Az időpontra nem emlékszem, de úgy tudom, hogy délután volt. Rövidesen odaértünk, megkaptuk a leszállási jelet és landoltunk. Az ottani műszaki személyzet azonnal kezelésbe vette gépeinket. A repülőtéren igen nagy volt a forgalom, németek is voltak ott Messerschmittekkel. Hogy pontosan hányan voltak és milyen magyar és német alakulatok tartózkodtak a repülőtéren, nem tudom, mert elszállásolásunkról és étkezésünkről gondoskodnunk kellett, mivel saját gazdasági részlegünk a gépkocsioszloppal még útban volt Sóstó felé. Mi tizenketten (repgépezetők és megfigyelők) egy reptéri épületben, legénységi szobában kaptunk ideiglenes szállást, valamint vacsorát, meg másnap reggelit. Közben kaptuk az értesítést, hogy a földi részünk behavazott a Bakonyban, és mozdulni sem tud. Ott voltunk minden tisztálkodási eszköz, váltó fehérnemű stb. nélkül, csak a báránybőrbe öltözködve. Délelőtt tanácsaltanul csellengtünk, míg dél felé a reptérparancsnokság hivattott, és tudtunkra adta a rep vezérkar utasítását, mind a hat gép számára a Szabadkától délre fekvő terület teljes felderítését. Folytak-e valahol harcok, milyen a szerbek visszavonulása, az Újvidék felett elhúzódó domborulatok védelmi állása, a magyar csapatok tervszerű előnyomulásának állása, és így tovább. Mindegyik gép más feladatot kapott.

Az volt a parancsunk, hogy Szegeden leszállva tankoljunk fel, ezáltal is biztosítva a még ellenséges terület feletti hosszabb tartózkodás lehetőségét. Én a Tisza mentén Zenta fölött átvágva egyenest Újvidéknek tartottam. Összefüggő visszavonuló szerb csapattesteket csak igen kis töménységben láttam, amelyeket HAI S TIBOR főhadnagy pontosan be is jegyzett a térképére. Újvidék fölé érve egy örömmámorban úszó várost láttunk magunk alatt, mert a magyar csapatok akkor vonultak be a városba Eszék felől. Ezzel feladatunkat elvégezve visszafordultunk,

ismét Szeged irányába. A Tiszához közeledve, Zsablya térsége fölött egyszerre észleltem a motor rázását és a szivótér nyomáscsökkenését. A fordulatszámom is körülbelül 100 egységgel csökkent. A gyújtássorozatot váltogatva megpróbáltam helyrehozni az észlelt hibát, de nem sikerült. Hamarosan kiderült, hogy a fordulatszámom még a vízszintes repülést sem teszi lehetővé, és a gépem állandóan magasságot veszít. Ezer méter magasan tértem vissza Újvidék felől, de mire a Ferenc-csatornát nagy távolságban megpillantottam, már csak 600 méter magasan jártam. Kiszámítottam, hogy ekkora magasságvesztéssel nem érek el Szegedig, tehát az első alkalmas és leszállásra megfelelő sík területen kényszerleszállást kell végrehajtanom. Ezt közöltem megfigyelőtisztemmel. Itt zárójelben meg kell említenem, hogy az 1940–41-es tél rettentő csapadékos volt, a belvizek mindenütt hatalmas területeket öntöttek el. Úgy, hogy megfelelő nagyságú, kényszerleszállásra alkalmas területet nemigen láttam. Végre Bácsföldvárnál, a községtől kb. egy kilométer távolságra megpillantottam egy alkalmas darab földet. Igyekeztem a szélirányt megállapítani, és a széllal szemben tökéletesen sikeres kényszerleszállást hajtottam végre. Csak annyit tudtam ekkor, hogy itt még mindenütt szerb csapatok vannak, mert a magyar hadműveleti tervek a Dunát követve Újvidéken, Titelen keresztül a Tiszának fordulva kerítik körül az ebbe a zsákba beszoruló jugoszláv csapatokat. Azt tudtam, hogy a Ferenc-csatorna vonaláig már északról a magyar csapatok bevonultak, de a Ferenc-csatornán túli magyar területre már nem tudtam átjutni. A leszállás után derült ki, hogy a pisztolyom sincs megtöltve, a tartaléktár sem volt nálam, így Hais Tibortól kaptam három töltényt. A távolból puskaropogás hallatszott. Tiborral ketten a megfigyelő géppuskát leszereltük a körsínről, és evvel indultunk neki a távolban húzódó országútnak. Mire elég közel érkeztünk, láttuk, hogy egy kb. gyenge gyalogezrednyi jugoszláv csapat utóvédjéhez érkeztünk, akik nem sok ügyet vetettek ránk, eléggé szervezetten vonultak dél felé. Ellenben a csapat után több száz méterrel egy nagy, hatszemélyes Renault gépkocsit pillantottunk meg, melyben szerb törzskari tisztek utaztak a szerb csapatok után. Ezt már feltartóztattuk, az utasokat kiszállítottuk, s udvariasan megmagyaráztuk nekik, hogy ezután már gyalog lesznek kénytelenek útjukat folytatni. Személyinek vélt poggyászaikat kiad-

tuk, ám a csomagtartóban maradt három golyószóró, közöttük egy francia Mitrailleur. Mire mindezt csendben végrehajtottuk, már messziről magyar kiabálásokat hallottunk. Hamarosan mintegy ötvenfőnyi, részben felfegyverkezett magyar vett bennünket körül, és túláradó örömmel üdvözöltek. Érdeklődtek, mi történt velünk, és elbeszélték, hogy a távolból hallott puska-lövések a község határában lévő téglagyárban elsáncolt mintegy ötven főnyi szerb katonával vívott puskapárbaj hangjai voltak, de a szerbeket menekülésre készítették úgy, hogy ott már teljes rend van. Diadalmenetben vonultunk be a községbe, amely 13 000 lakost számlált, ebből 10 000 volt magyar, és 3000 a szerb anyanyelvű. Egyébként a bennszülött szerbek száma nem tette ki a másfél ezret, a többi az ún. dobrovoljacok tették ki, akik számára a jugoszláv hatóságok elkobzott magyar földeket adtak, dél-szerbiai lakosságot telepítve ezáltal ide. A községházához vezettek, mely egy imponáló emeletes épület volt. Első dolgunk a tájékozódás volt, és a repülőgép biztonságba helyezése. Az ún. nemzetőrök azonnal vállalták, hogy éjjelnappal nyolc főnyi őrseget szerveznek a repülőgép köré. A látszat szerint a községben a hangadók vitéz RÓZSA MÁTÉ első világháborús tiszthelyettes, PINTÉR JÓZSEF paprikamalom-tulajdonos és VARGA KÁROLY mérnök voltak. Előadásukból kitűnt, hogy a községben az utolsó tíz évben a szerb és a magyar lakosság között teljes megértés és békesség uralkodott, évenként felváltva hol szerb, hol magyar volt a községi bíró. A községi tanács minden évben újraválasztott, mégpedig egyharmad részt szerbből, kétharmad részt magyarból, de ebből soha semmiféle súrlódás nem adódott. Hát ezt az állapotot igyekeztünk mi továbbra is fenntartani. Az 1941-es esztendőben magyar bíró volt a soros. A magyaroknak nem éppen imponáló, de szép katolikus templomuk volt, a pravoszlávoknak pedig kicsi fatemplomuk, egy dombtetőn. A katolikus pap a nagyheti szertartásra való tekintettel (mert a kényszerleszállás nagypéntek délutánján történt) nem keresett föl, de az elmúlt évi szerb bíró és a görögkeleti lelkész felkeresett bennünket, és ígéretet tett arra, hogy a szerb lakosság semmit nem tervez ellenünk, de a dobrovoljacokért nem álltak teljesen jót. Megjegyzem, a szerb pópa egy három éve végzett teológus, igen fiatal ember volt, nős, két kisgyermekkel. Amikor aztán a környéken elterjedt a kényszerleszállásunk híre, a temerini svábság három igen jó kiállítású

szekéren küldöttséget menesztett hozzánk, hatalmas horogkeresztes lobogókat lobogtatva kocsijukon, és védelmünket kérték, merthogy az ottani szerbek nagyon fenyegetően viselkednek. Ezekkel egy időben egy csurogi küldöttség is megjelent, ugyanezen kérelemmel, itt azonban a szerbek a magyarok kiirtásával fenyegetöztek. Ez is egy 13 000 lakójú község volt, csak hogy ott 10 000 volt a szerbek száma, és csak 3000 a magyaroké. Hát mi a svábokat elküldtük azzal, hogy védje meg őket Hitler, mi a magyarokat vesszük pártfogásba. Összeültünk kupa-tanácsra a község vezetőivel, HAI S TIBORRAL az élen, és elhatároztuk, hogy az éjszaka leple alatt három szekéren húsz nemzetőrrel (fegyverzet és lőszer rengeteg volt az eldobált szerb hadifelszerelésből) a Ferenc-csatorna hídján átkelve azon az utcán nyomulunk be a községbe, amelyen a legközelebb érhetjük el a szerb csendőrségi laktanyát. A legnagyobb csendben, hajnali négy órakor indultunk előre a két járdán, és emlékeztem szerint mintegy a tizenötödik ház volt a laktanya. Legnagyobb meglepetésünkre a kaput nyitva találtuk, őrség sehol. Benyitottunk az épületbe, a fegyvertáblán ott sorakozott tizenöt kézfegyver, és egy őr felöltözve a fegyvertábla mellett bóbiskolt. Mi a száját befogtuk, majd benyomultunk a hálóterembe, ahol tizennégy csendőr békés álmát aludta. Nagy csodálatunkra ébresztésükkor rendkívül higgadtan viselkedtek, semmi ellenállást nem tanúsítottak. Egyikük tudott egy kicsit magyarul, és elmagyarázta, hogy ők a közrend fenntartására voltak kirendelve, és azt a parancsot kapták, hogy az utolsó percig azt biztosítsák: se el ne meneküljenek, se ellenállást ne tanúsítsanak. Le-fegyvereztük őket, majd két őrszem visszahagyásával rögtön a községházát kerestük föl, behivattuk a szerb jegyzőt és a szerb bírót, és őrizetbe vettük őket. Megmagyaráztuk nekik a helyzetet, és kijelentettük, hogy minden rendzavarásért őket tesszük felelőssé. Innen HAI S TIBORRAL átmentünk az igen-igen tekintélyes szerb templomba, ahol a szerb tiszteletes, egy idős ember, valami hajnali szertartást végzett, néhány öregasszony jelenlétében. Mi tisztelettudóan megálltunk az ikonosztáz előtt, és húsz percnyi várakozás után, a szertartás befejeztével a pápa kijött elénk, és megkérdezte, hogy most mi a teendője. Mi elmondtuk, hogy semmi mást nem óhajtunk, mint az igen magas templomtoronyra kitűzni a magyar zászlót. Erre utasította a sekrestyést, hogy az HAI S TIBORT kísérje fel a harangok magassá-

gáig, és legyen segítségére a lobogó kitűzésében. A zászlót mi vittük magunkkal. Úgy fél hat tájban már az egész község talpon volt, de a szerbek részéről annak ellenére, hogy látták, kevesen vagyunk, semmi ellenállás nem volt; a katolikus plébános pedig nagyszombat reggelre a kicsinyke katolikus templom előtt misét celebrált, ahol impozáns tömeg gyűlt össze, az egész templom előtti teret betöltve. Onnan a községházára vonultunk, és megalakítottuk az új, magyar községi tanácsot, községi előljárót választottunk, akinek kezébe átadtuk a hatalmat, és dolgunk végeztével visszatértünk Bácsföldvárra. Bennünket most már PINTÉR JÓZSEF paprikamalom-tulajdonos vendégszeretően vett gondjaiba. Hatalmasat aludtunk, majd HAI S TIBOR egy magyar villanszerelőnek a motorkerékpárján átment Óbecsére, ahol már magyar katonai parancsnokság volt. Ott lejelentkezett, és segítségüket kérte. Azok azonnal telekeztek a mi légügyi hatóságainknak, hogy mi van velünk, és azok intézkedését kérték. HAI S TIBOR vissza sem jött, hanem Szegeden keresztül megkereste a századunkat. A motorkerékpárossal, egy villanszerelő mesterrel üzent vissza nékem, hogy a parancsnokságot vegyem át, intézzem a dolgokat a legjobb tudásom szerint, ő igyekszik valami magyar erőt átküldeni, hogy a segítségemre legyenek.

Hát ez ugyan nem jött meg, így tíz napig teljesen egyedül maradtam a közigazgatás minden gondjával együtt. Rengeteg gond szakadt rám, mert a malomban közel száz vagon búza volt felhalmozva, annak forgatásától kezdve a szanaszéjjel elszórt szerb hadianyag begyűjtésén át a békés egymás mellett élés ellenére itt-ott mégis fellángoló torzsalkodásokig vagy zsarolásokig s a visszafelé özönlő szerb katonákról való gondoskodásig minden gond a nyakamba szakadt. Hogy igazságos tudjak lenni, a tavalyi szerb bírót is a tanácsadóim közé vontam be, és az ő, valamint RÓZSA MÁTÉ első világháborús tiszthelyettes segítségével sikerült meglehetősen igazságosan intézni a dolgokat. Nemegyszer riasztottak föl, hogy ennek vagy annak a házában húszan-harmincan gyülekeznek, hogy eltegyenek engem láb alól s a hatalmat magukhoz ragadják. Ezek a jelentések rendszerint éjszaka jöttek. Én a három szál lövedékkel a pisztolytáramban bátran az aposztrofált házakhoz mentem, ám egyebet sem láttam, mint a szobában leszórt szalmán húsz-harminc agyongyötört és fáradt katonát aludni. A gondoskodás rendsze-

resebbé tételére az iskolából kihordattam a padokat és a tanterekben szalmazsákokra helyeztettem el a községben egyesével átvonuló szerb katonákat. A kincstári holmit – a testi ruházat kivételével – elvételtem tőlük és a község pecsétjével ellátott menlevelet állítottam ki névre szólóan mindegyiknek, hogy ezzel szabadabban és zaklatástól mentesebben mehessenek otthonukba. Már a harmadik nap jelentették, hogy fegyvereik erejét felhasználva a magyar nemzetőrök a tanyákon kíméletlen zsarolásokat hajtanak végre. Megkérdeztem a magyar bírót, RÓZSA MÁTÉT, valamint a szerb bírót, hogy miképpen lehetséges ez. Elmagyarázták, hogy évtizedes szokás szerint, ha az aratási-cséplési munkára elszegődött munkások a munka befejezése előtt bármilyen oknál fogva otthagyják munkájukat, az addig elvégzett munkáért semmiféle bérre nem tarthatnak igényt. Ez mind a két félre érvényes volt, és ezek az atrocitások mind ilyen természetű ügyekből fakadtak. Kiszeltem ennek ellenszerét. A fegyverrel ellátott nemzetőrök listája nálam volt, fölösleges fegyver pedig már nemigen akadt elszórva, mert azokat összegyűjtettem és a községházán őrizet alatt tartottam. Az volt a tervem, hogy mivel a fegyverek nem voltak egységesek, elhíreszteltem, hogy a nemzetőrséget teljesen egyforma fegyverrel fogom felszerelni, és így az ötödik napra kitűztem a fegyvercserét – de előzőleg már megtanácskoztam az illetékesekkel, hogy kik az abszolút megbízhatóak, és csak ennek az ötven főnek szándékoztam fegyvert adni, miután előzőleg a fegyvereket már mindenki beszolgáltatta. Így azután jöttek sorba a fegyverleadási jegyzékek a kezükben, és a tanács által nem megbízhatónak ítélt egyéneknek nem adtam ki fegyvert, csak a körülbelül ötven fő megbízhatónak. Így tehát a zsarolásnak elejét vettem.

Azt mondanom sem kell, hogy egyetlen éjszaka sem jutott alvásra és pihenésre négy-öt óránál több időm. Ruházatom nem volt, csak birkabőr kezeslábas; se fehérneműm, se fogkefém, úgy hogy mindezt a szerbek által hátrahagyott felszerelési tárgyakból egészítettem ki. Ennek megfelelően szerb tisztí egyenruhában és köpenyben jártam. Fogkefét természetesen a patikában vásároltam.

Mindeközben a begyűjtött szerb kincstári javak annyira felszaporodtak, hogy a községháza raktárhelyiségeit dugig megtölték. Arról nem is beszélek, hogy a Ferenc-csatornán át már látogatókat kaptam, több magas rangú katonatisztet, egy re-

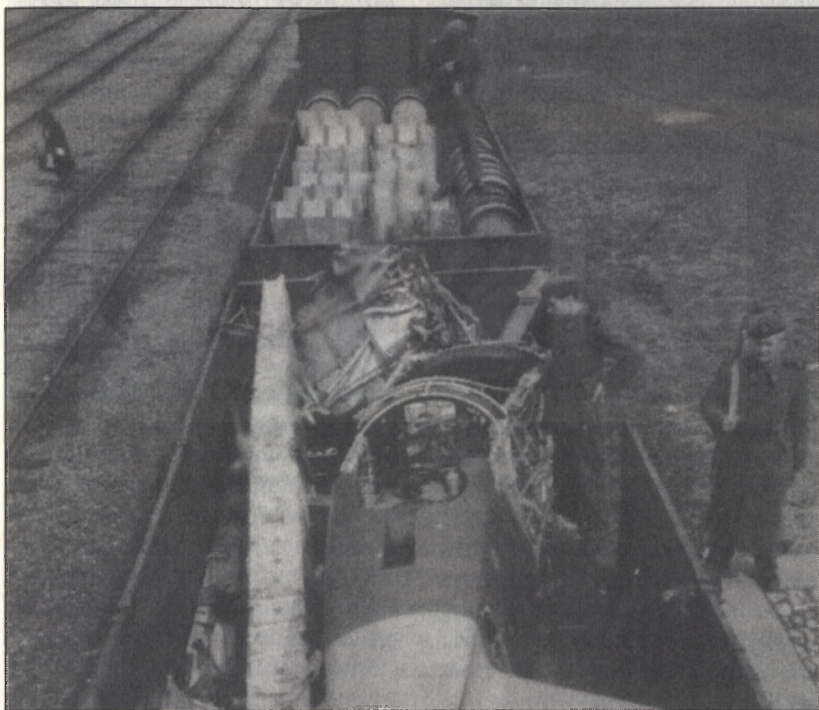
pülös főhadnagyot, akik mind kíváncsiak voltak a begyűjtött hadianyagra, és a legjavát kiválogatva, legalább öt-hat tehergépkocsit megtömve elvitték. Azért, hogy a további hasonló zabrálásnak elejét vegyem, összeszedtem huszonhét jugoszláv szekerst, fölrakattam a hadianyagot, és beszállíttattam az óbecsei katonai parancsnokságra. Aprósággként említem, hogy egyik éjjel szerbek jöttek hozzám panaszra, hogy az észak-déli és kelet-nyugati országutak kereszteződésénél egy részeg magyar huszár fosztogatja az ott átmenőket, megkülönböztetés nélkül, vajon magyar-e vagy szerb. Kimentem a nevezetes kereszteződéshez, és az állítás igaznak bizonyult. A huszárt csellel sikerült lefegyvereznem, és fegyver nélkül a lovára felültetve elzavartam, a rablott holmi visszahagyásával.

Közben eljött a szerb húsvét napja, és a pápa meghívott magához ebédre. Hát a magyarok összeültek és mind azt a tanácsot adták, hogy ne menjek, mert ez meg fog mérgezni vagy az ott elrejtett szerbek meg fognak gyilkolni. Ennek ellenére kitarítottam amellet, hogy teljesen fegyvertelenül elfogadom a meghívást. Ők nem tudtak magyarul, ezért szükségesnek tartottam a már említett villanyszerelőt tolmácsként magammal vinni. A parókia nagyon egyszerű volt. Egy nagy szobából állt, mellette a konyha, és az udvaron elég sok gazdasági épület. Kissé aggódva, félénken bemutatta igen szép feleségét, két kis gyermekét, körülvézetett a házban és a kertben, és büszkén mutogatta apró jószágait. Majd elkészült az ebéd, tyúkhúsleves burgonyával és kapormártással. Nagyon jó volt, ott maradtam vagy másfél órát, elbeszélgettünk, és semmi rossz ízt, mérgezésnek nyomát sem észleltem. Megígértem, hogy a délutáni szertartásra elmegyek, amit meg is tettem, és mind ezen emberséges viselkedésem azt eredményezte, hogy a községben sehol semmiféle atrocitás nem fordult elő.

A szerb húsvétot követően bevonultak a magyar csapatok, és rögtön elkezdődtek a letartóztatások. Minthogy énnekem alacsony volt a rangfokozatom, megbízatásom pedig semmi sem volt, a parancsnokló őrnagynál semmi befolyásom nem lehetett. Közben Sóstóról egy vadonatúj repülőmotorral szerelők érkeztek, a nap folyamán kicserélték motoromat, üzembe helyezték, motorpróbát tartottak, én egy berepülő kört végeztem, és a parancsnokló őrnagy utasítására azonnal el kellett hagynom Bácsföldvárat úgy, hogy még az ott szerzett barátaimtól sem

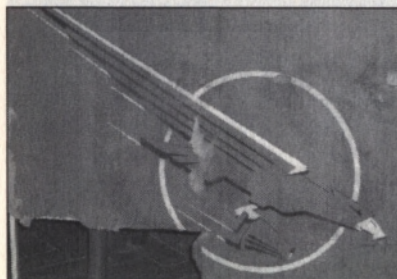
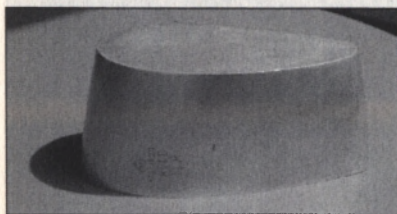
tudtam elbúcsúzni. Azt tudtam, hogy a századom Borovón¹⁸ vár, a Bata cipőgyár repülőterén. Öt óra tájban érkeztem, s egy magyar és német alakulatok közötti futballmeccset élveztem végig. Azzal az utasítással feküdtem le, hogy másnap déli tíz óráig alhatok, s akkor kapom meg a parancsot: századalakulatban a második raj élén Szarajevóba repülni, német katonai fennhatóság alatt.

Fél tizenkettőkor volt a start. BENKŐ JÁNOS az első rajjal szépen elrajtolt. Utána öt perccel BELLA ISTVÁN tizedes és GYIMESI JÓZSEF szakaszvezető kíséretében én mint második raj kötelékben elstartoltam, de az új motor körülbelül tíz-tizenöt méter magasságban ugyanazt művelte, mint a kényszerleszállás előtt. Csak azon imádkoztam, hogy a szemközt fekvő Borovó falu felett és tornyai között áthúzzak, és a falu túlsó határán az első adandó területen kényszerleszállást hajtsak végre. Amit azonban a falu házai után megpillantottam, megdöbbsentett, mert a Duna kiöntéséből egy valóságos tenger fogadott. Nem látszott, hogy hol a Duna medre, az sem, hogy hol milyen mély lehet a víz. Ebbe beleszállni nem mertem, mert a nehéz bárányruhában semmi reményem nem volt arra, hogy a parttalan víztömegben partot érjek. Közben mintha a szívótoroknyomás megnőtt volna, nem vesztettem sebességet, hanem egy nagyon kicsit nyertem is. Így tehát minden reményem megvolt arra, hogy egy nagyon enyhe fordulóval emelkedve vissza tudok fordulni s a borovói repülőterre leszállni. De még nem tettem meg a 180°-os fordulatot, mikor lebegő sebesség mellett két rövid motorlövést hallottam, és a következő pillanatban már sebesség nélkül leállt a motorom. Ennek következtében lapos dugóhúzóba estem 110 méter magasságban. Nem sok gondolkodni való időm volt, mert a gépnek lapos dugóhúzóból való kivételéhez sokkal nagyobb magasságra lett volna szükség. Arra maradt csak időm, hogy HÁIS TIBORNak hátraszóljak, hogy húzza meg a hevedereket, kösse meg magát jól, mert ebből zuhanás lesz. Én is megfeszítettem a kötésemet, gyorsan elzártam a benzin- és olajszivattyút, a benzintartályokat, és emlékezetem szerint valami őszi búzatáblában értem földet. Többre nem emlékszem, mert súlyos agyrázkódás miatt csak harmadnap, a pécsi Honvédkórházban ébredtem föl. Hozzá tartozik a történethez az is, hogy feleségem ekkor nyolcadik hónapos terhességben volt, és amikor egy tubuzgó egészségügyi zászlós megtudta, hogy pécsi vagyok, és a



Ebben maradtak élve...

lakáscímemet is, azon idő alatt, míg KOCZKÁS GYULA és HEGEDŰS mint kísérőim a hivatalos dolgaimat intézték a kórházban, motorra pattant, felkereste Évát, és közölte, hogy ha még egyszer utoljára élve akar látni, üljön fel a motorkerékpárra hátul, és



Apám összetört pilótaszemüvege,
a lezuhant gép légszavarjának
metszete és a roncsból kollégáitól
kivágott századjelvénye

menjen le vele a Honvédkórházba, mert koponyaalapi töréssel fekszem ott.

Hát ennyi az egész. A homlokomon egy háromszög alakú nagy ékben a bőr fölszakadt, bordáim megzúzódtak a hevedertől. Majd már lábadozó szabadságon voltam, amikor CSEGEZY JÓSKA autóval értem jött, és két lerendelt Bückerrel átszállított Szombathelyre, az oroszok elleni háborúba.”



A Honvéd Kórházban, Pécsen,
a bűjtatott lengyel orvosisztr
sebész TADEUSZ ROLSKIVAL

Egy műszaki repülőtiszt naplója

(5/III. közelfelderítő század, Krivoj Rog,
1941. augusztus–szeptember)*

Varga Gyula (1906–1980) tartalékos hadnagy „1941. VII. 13-án Elvonult a hadműveleti területre az 5/III. kf. rep. szd-dal”,¹ miután a délvidéki bevonulás tavaszán bácsföldvári kényszerleszállását, majd borovói lezuhanásának sérülését követően — mint maga visszaemlékezett — „már lábadozó szabadságon voltam, amikor CSEGEZY JÓSKA [századparancsnok] autóval értem jött, és két lerendelt Bückerral átszállított Szombathelyre, az oroszok elleni háborúba.”

A 35 éves pécsi autókarosszériagyár- és garazsírozó szervizüzem-tulajdonosnak ekkorra — személyemben — megszületett a harmadik fia s hadiüzemként kiszemelt cége szintén gondoskodást igényelt, így a szovjet fronton most már, közelfelderítő repülő gépvezető helyett, repülőtéri műszaki tiszt beosztást kapott; gyakorlatilag az acélipari komplexum Krivoj Rog német katonai repülőteréből a magyar vadászoknak kihasított részből a magyar közelfelderítők számára átengedett funkcionális rész műszaki parancsnoka lett.² Ennek mindennapjairól számol be töszavakban alábbi naplója — egészen a repülőter elleni, halálos áldozattal és sérülésekkel, így az ő kórházba szállításával is járó szovjet bombatámadásig.³ Ráadásul a németektől üzemelt repülőter magyar vadászipülő használoinak már könyvként megjelent (s monografikus feltáró kiegészítésekkel teljessé tett) századnaplója információanyaga⁴ szembetűnő párhuzamban áll az apámtól elbeszéltekkel, nyilvánvalóan teljességgel elütő szervezeti felállása s bevetési eseményei ellenére. Így a „Kőr Ász” vadász század légi s földi része a közelfelderítőknél mintegy fél nappal korábban, augusztus 19-én érkezik Krivoj Rogba; a vasművet közösen tekintik meg; a vadászok augusztus 26-i és 27-i légi győzelme közös öröm, aminek ünneplő vacsorájából 28-án a felderítőknek is jut; a vadászok 30-án települnek majd újra, a közelfelderítők pedig szeptember 3-án; egyszerre lesznek sűrűvé bevetéseik szeptember 6-án és 7-én; szeptember 14-én és 21-én apám is részt vesz a vadászok miséjén; végül a bombázás leírása is összehangzó.⁵

„1941. június 27. péntek Bevonulok.

1941. augusztus 8. péntek Műszaki tiszt lettem. Délután Winnicára repültem, este vissza DODÓVAL. 18.45-kor Winnicában egy német He-111 lecsúszott és elégett.

1941. augusztus 9. szombat Délelőtt műszaki munka, üzemanyag- és lőszerjelentés. Du. 2 órakor gépkocsin Gaiszinba Ternowkán keresztül, sok sár, kínlódás a földúton. 24 órakor érkezés, német szálláson alvás.

1941. augusztus 10. vasárnap Üzemanyagfelvétel (4000 l ethyl) és élelem. Este 8 órára Tultoinan keresztül beérkezés haza. BESSE nagy vitája a kitüntetésekről.

1941. augusztus 11. hétfő Meglátogattam beteg RĚCZEYt a II. századnál. Jó tizórai és [???]puska. Örömhír, továbbtelepülni. Csomagolás, rakodás, sok munka, este rend.

1941. augusztus 12. kedd Gyors és első lépcső, 10.30-kor elindult BATTÁ. Krijove Oseron keresztül Wosznaszenskbe. K-O-n az olaszok és románok félreküldtek. KRÜDY ma hídnál éjjelezik.

1941. augusztus 13. szerda Két óra alvás után menet, Wradijewkán tankolás. 16 órára beértünk a német repülőtérre. Parancsnok HANDRIK őrnagy. Berendezkedés. Este új hír, hogy másik repülőtérre át.

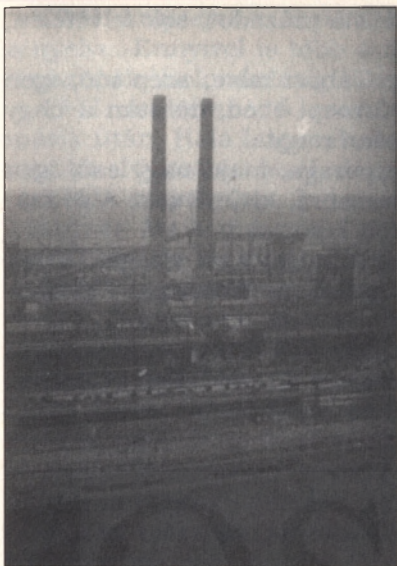
1941. augusztus 14. csütörtök Születésnapom és hazulról még mindig semmi hír. Délelőtt új település 20 kilométerrel odébb. Estére berendezkedés. Kint alszom szerelőimmal. Takarodó 23 órakor.

1941. augusztus 15. péntek Riadó 2 órakor, start 3 órakor az egész századnak bombázni. Egész nap állandó bevetés, és 2 Cherson. 17 találat, sérülés nincs. SZILY eltűnt.

1941. augusztus 16. szombat Erős nap. Szily gépe megvan, 100% törés. Kirepülök megnézni. Sok repülő, sok munka, nagy dicséret, jó koszt, fürdés a Bugban.

1941. augusztus 17. vasárnap Egyhangú nap, sok munka, fürdés.

1941. augusztus 18. hétfő Gépek rejtése, földmunka, kevés repülés.



1941. augusztus 19. kedd
Éppen komolyan készülünk berendezkedni, fürdünk a Bugban, áttelepülés! 15 órakor menetkészek vagyunk, zápor, indulás 18.30-kor.

1941. augusztus 20. szerda
Szent István napja. 8 órakor érkezünk Krivoj Rogba. Egész nap berendezkedés. 17 órakor megjönnek a gépek. Remek elhelyezés és étkezés. Ebéd 19 órakor.

1941. augusztus 21. csütörtök
Gépápolás, építjük a gyorslépcső táborát. Igen szép. Jó ebéd, csirkepaprikás vacsora. Különös esemény nincs.

1941. augusztus 22. péntek
6.30-kor ébresztő. Kilenc levél haza és semmi hír. Levél hazulról délben, a 4. számú levelezőlap. Pihenő, fürdés az Ingeleszben.

1941. augusztus 23. szombat
SZÖRÉNYI százados úr a parancsnokságot átveszi. Délután kevés munka, pihenő, fürdés, mosás, kimenő, este



A vasmű Krivoj Rogban (ifj. Varga Gyila felvétele, 1941. augusztus 24.)

báránypaprikás. Németek filmezték a századot, sok felvételen, legtöbbször én szerepelek.

1941. augusztus 24. *vasárnap* Tábori mise, szép idő, igen meghatódtam. Délelőtt kimenő, ünnepi ebéd, délután a nagy vasműt néztük meg. Megdöbbenően nagy.

1941. augusztus 25. *hétfő* Havi vizsga, majd nagy eső, igen ázunk, hideg van. Liba-rizottó a vacsora, kitűnő volt. A 6. számú lapot kapom, mindenkinek írok lapot.

1941. augusztus 26. *kedd* Nagy ápolás, havi vizsga. Gépek rendben. Este TARNOSÉKNAK 5 légi győzelem. Németektől gramofon zene. Mindenkinek írok.

1941. augusztus 27. *szerda* Héjjáknak 4 légi győzelem. 42-es I. raj légi győzelem, II. raj légi győzelem, III. raj 3 légi győzelem. Magasfigyelőt építek, csirkepaprikás vacsora.

1941. augusztus 28. *csütörtök* Ma erős vihar, délelőtt kiderül. Csendes nap, 9. számú levelezőlap érkezett, nagy az örömöm. Jó koszt, bor, dohány, csokoládé, likőr. Délután mozgalmas nap.

1941. augusztus 29. *péntek* DÁVIDHÁZY százados úr veszi át a parancsnokságot. Jó impresszió, sok munka, jegyzőkönyvezés, semmi újság, hideg vacsora.

1941. augusztus 30. *szombat* Hajnaltól nagy repülés. 285-öt Tomakovkán földön 4 Bertl támadja meg, összelövi MARTINI századossal. MÁLIVAL találkozom. Jó bab vacsora hússal.

1941. augusztus 31. *vasárnap* Reggel erős bevetés. Tomakovkán start után 265 lecsúszott, elégett SERLEI zászlós és HOSSZÚ szakaszvezető. DÁVIDHÁZY leszállásnál összetörte a 286-ost!

1941. szeptember 1. *hétfő* Délelőtt 4 gép bevetésen. Délután Tomakovkára repültem Aradoval. Jegyzőkönyvezés. Este saját sertéspörkölt. Egész éjjel jöttek a távmondatos parancsok.

1941. szeptember 2. *kedd* Reggel, hajnalban bevetések sora, a mi századunk, 4 Héjja, 3 86-os, 9 42-es, stb. Eredményes légi munka. Libás, rizses lecsó.

1941. szeptember 3. *szerda* Gyengébb nap, csomagolás, mert települünk. Egész nap hideg, este havas eső. Fázunk. Este rengeteg munka.

1941. szeptember 4. *csütörtök* 2 gép bevetve, sérülés nincs. Bücker kényszerleszáll, este szerencsésen megjön. 12. számú lap tegnap. Település befejezve, csak CSÓ FERI megy Tsumpakiba.⁶

1941. szeptember 5. *péntek* Két bot. raj is van hozzánk vezényelve. Ennyivel is több a dolgom. KIS SÁNDOR OLGA is írogat Hosszúnak. Bolondulásig sok a munka.

1941. szeptember 6. *szombat* Állandó a bevetés. Egyik gép a másik után. Hála Istennek, veszteség nincs. Még mindig sok a munka. 14. számú levél, nagy öröm, fényképek, igen drágák.

1941. szeptember 7. *vasárnap* Vasárnap, de nincs munkaszünet. Ma is mennek a gépek. Gyűrjük a munkát, most egy kissé kemény, de megpuhítjuk. Állandó a légi támadás.

1941. szeptember 8. *hétfő* Ma is három hullám volt. Az idő romlik. Reggel nem lehet startolni, mert igen nagy a köd. A váltás este lesz. Soporoshjban igen erős a légvédelem.

1941. szeptember 9. *kedd* Az idő kezd mind rosszabbra fordulni. Esős, borús, hideg és erős szél. A köd is mind sűrűbb. Ma a rossz időben mégis két bevetés volt.

1941. szeptember 10. *szerda* A fabódét szélmentesítjük. Nagy az idegenforgalom. Ma 6 + 6 gép bombázott és biztosított. Este 3 vadász erőszakosan felderített. A mi gépeink is háromszor voltak.

1941. szeptember 11. *csütörtök* Erős munka. 2 Ca-135 + 3 Héjja a szigetet. Mi négyszer fényképező felderítést és alacsonybombázó támadást hajtunk végre. A házunk is kész. Éj-jel munka.

1941. szeptember 12. *péntek* Különös újság nincs. Az idő javul, a munka kevesebb. Minden rendben.

1941. szeptember 13. *szombat* Ragyogó szép idő. Állandó bevetés, semmi baj. Általános mosás, mosdás és fürdés.

1941. szeptember 14. *vasárnap* A vadászoknál tábori mise. Erős munka, Tschummaki⁷ váltása. Legjobb emberek előre mennek. 4 új gépet kaptunk: 606, 607, 289, 290.

1941. szeptember 15. *hétfő* További bevetések. Erős üzemanyagszállítás. Bombázószázad beérkezik. Igen szép idő.

1941. szeptember 16. *kedd* Zuhogó zápor, szél és hideg. 4 gép bevetésen. Este a 263-t az oroszok lelövik. CSIKY hadnagy és GERENDÁSSY SÁNDOR oda.

1941. szeptember 17. *szerda* Megérkezik a jegyzőkönyv a 263-ról. Két gép váltás. Kész a 254, de nem jó.

1941. szeptember 21. *vasárnap* A vadászoknál tábori mise. A házat rendezzük. Délután 4 gép Tsunnakibe⁸ repül. Este díszvacsora.



1941. szeptember 22. hét-
fő ½5 órakor értem haza.
Műszaki munka. 15.30-kor
5 Martin kb. 30 bombát do-
bott. BÍRÓ és Kis Bocs halott,⁹
FÜLE, BORBÉLY, MESTER és én¹⁰
súlyosabban sérült.¹¹

1941. szeptember 23. kedd
Behoznak a kórházba.¹² Két
halottunkat 17 órakor teme-
tik.”



A repülőtér magyar közelfelderítőktől
használt része a szovjet bombázás után

„Szép élet a katonaélet” – levelek tükrében

És hogy miképpen nézett ki a „szép élet a katonaélet” például egy harmadik gyermekét váró családapa, egyszersmind egy komoly műszaki vállalkozás tulajdonos vezetője szemszögéből, akinek az igencsak felelős helyét hónapokon át két kisgyermekét nevelő, a harmadikkal pedig éppen várandós felesége tölti be, és betegeskedő cégtárs testvére, akinek mindig is a munka, a motorjavítás maga, de nem bármiféle logisztika vagy előrelátó tervezés volt az erőssége?

Egy megmaradt papírfecni a következő olvasható, bizonyára a nádudvari katonai repülőtéren töltött „rendkívüli fegyveres gyakorlat” helyszínéről, feltehetően **1940** júliusának közepéről:

„13 óráig a k. [...] hatást húztam ki (?), hogy el is késtem az ebédről. – Igen jó húsleves, párolt hús paszuly főzelékkel volt. – Az utazásom még mindig bizonytalan. – Ebédután lefeküdtem aludni s csaknem 17^h-ig aludtam, illetve ujságot olvastam. – Legényem ma sem volt, a szobát magam hoztam rendbe. –

Átmentem az irodába, DATOLYA igen lehordta ezt a rém fráter LELEKET. – Megjött VÉKÁSSY ALOJZ is igen jó hírrel. – Ingyen utazunk oda és vissza és, gyors II. o.-ra is érvényes, 17^h-kor indul innen, 21^h-kor a Nyugatin van, Püspökladányban átszállás. – 22^h-kor csatlakozás van Pécsre, így szerdán hajnal 5^h30'-kor végre drága kis feleségemnél s csöpp két kölykömnél lehetek. – A gyak. pótdíj kivételével a teljes fizetés jár. – 29.-én estig kell bevonulni. – Végtelenül boldog vagyok, mert ha jól összeszámítom, ma már a 94.-ik napomat szolgálom idén, s ebből összesen 8 napot töltöttem otthon s Éva 9 napot Szombathelyen nálam. – A vacsora krumpli leves volt. – LALA a sült szalonna miatt ismét cirkuszt csinált, le is hurrogták, de csak nem veszi magát észre. – Vacsora után ALOJZnál újból megnéztem a menetrendet, majd sétálni mentünk. – Egyszer végighúztuk a főutcat, napló írás. –

A századunk ma menetrend szerint foglalkozott. – A burkoló munka igen szépen halad. – Kül[ön]ös esemény nem történt, 21^h30' van, lefekszem. – Ismét elnézem három kincsem képét,

összeecsókolom őket s elképzelem a holnapután reggeli hatalmas meglepetést, ha majd betoppanok. – Jó éjt édeseim, szép álmokat Drágák. –”

A következő megmaradt néhány levél közel egy évvel későbből, Bácsföldváról való, a kényszerleszálláskor adódott segítőknek s barátoknak a borovói zuhanás hírére tudatosítani kívánt együttérzéséről.

1941. május 5-én íródik az első, bizonyos PISTAÉK nevében.¹ Már ebben tükröződik mindaz a bizonytalanság, amit – bármilyen magyarelnyomó is volt a múlt – egy rezsimváltás jelent; azzal a többletbizonytalansággal, amit a katonaként kezdődő közigazgatásnak polgári közigazgatással való felváltása hoz majd magával. S mindebben a megoldhatatlan dilemma azon egyensúlynak a megtalálásában, aminek egy történelmileg magyar terület visszatértekor az új kívánalmak érvényesítése s a szembenálló oldal ellenségességének tisztességgel történő lehető leszerelése között kellene kialakulnia.

„Kedves Gyula!

Megdöbbenéssel s mély fájdalommal vettünk tudomást szerencsétlenségekről. Mi mindnyájan s az összes ismerőseink legőszintébben kívánjuk, hogy minél előbb felgyógyuljatok és épen-egészségesen lépjeket ismét a kenyérért és a magyar becsületért küzdő dolgozó férfiak soraiba.

A szomorú hír vétele utáni ijedtségünket enyhítette az a tudat, hogy lezuhanástok nem lett végzetes s már a javulás útján vagytok.

Igen kedves emlékek fűződnek mindkettőtökhöz s ezért is mindnyájan a legmelegebb üdvözlésünket küldjük Nektek s mielőbbi teljes felépülést kívánunk.

Mellékesen megjegyzem, hogy tegnap délelőtt Óbecsén a járási katonai parancsnokságon letettem a hűség esküt és meg lettem bízva az óbecsei „Bács-Bánáti Ármentesítő Társulat” igazgatómérnöki teendők végzésével.

Ez az állás egyenlőre ideiglenes, de hogy 2-3 hónap múlva, ha majd a polgári közigazgatás veszi át mindenütt a vezetést meg tartanak-e továbbra illetőleg véglegesen, – nem tudom. Az ügy a Szegedi folyammérnökség hatáskörébe tartozik. Az eddigi rác igazgatómérnök sorsáról nem tudunk semmit, családja még mindig az ármentesítő társulat épületében lakik. Attól tartok hogy

mi vajszívű magyarok, ha vissza jön és könyörög ismét vissza fogadjuk, pedig éppen nekik köszönhetjük, hogy mindenünnen ki-semmiztek amikor állásért kilincselünk.

No, de majd meg látjuk.

Remélem életetekben ez a repülő szerencsétlenség csak múltó epizód volt, s az élet gazdagon megfog ajándékozni Mindnyátokat.

Kedves feleségednek tiszteletteljes kézcsók és üdvözetünket küldjük, Téged és TIBORT meleg üdvözlettel köszöntünk
Pistáék”

A következő Borovoból május 12-én keltén „Tekintetes Varga Gyula repülő hadnagy urnak Pécs” címmel a háborús mindennap egy az érintettnek létérdekű epizódjáról szól, és sajnos nem tudhatom, vajon volt-e, lehetett-e hozzáférése apámnak bárkihez, akihez egyáltalán bármi reménnyel szólhatott volna egy ily, valamiféle méltányosságot bizonyára érdemlő ügyben:

„Igen Tisztelt Hadnagy Ur!

Hivatkozva a CSEGEZI százados ur ígéretére t.i hogy megtaláljak vagyis legalább a holetéről értesítendő ZAHARIJEV STEVAN volt jugosláv katonát aki valószínű német vagy magyar fogságba esett 10–15 április hóban Sabácnál. Ennek a katonának atya nyújtotta a hadnagy urnak az első segélyt a repülő szerencsétlenség alkalmával, és akkor a százados úr megígérte, hogy értesíti a fia hollétéről és azonnal haza engedik. Mind a mai napig semmi értesítést a fiamról nem kaptam, kérem a hadnagy urat legyen olyan jó és megtudni mi történt a fiammal?

Választ kérek az unoka bátyám címére mert nálunk Lipovacsán nincs posta

VORGUCIĆ RADOVAN Borovo Bata kol. IV. 347. Hrvatska.”

PINTÉR JÓZSEF családja május 18-án fejezi ki aggodalmát. Eszerint

„Mélyen tisztelt Nagyságos Asszonyom és kedves Gyulám!

Elkészve igazolom a pénzküldeményt, de személyesen szándékoztunk nyugtázni, sajnos nem tudtuk keresztül vinni tervünket. Mellékelek 2 képet a földvári felvételekből, van-e a ti felvételeitekből földvári kép?

Remélhetőleg már otthon talál a levelem kedves Családod körében. Hogyan halad a gyógyulásod? TIBOR kijött-e már a kórházból?, kérlek légy szíves TIBOR jelenlegi címét közölni.

Kívánjuk Istentől, hogy mielőbb visszanyerjed azt a friss jó egészséged amelyben itten nálunk meg ismertünk.

Nagyságos Asszonynak kézsókom, kedves Gyermekeiddel üdvözöllek Magyar testvéri szeretettel

JÓZSI

Szívélyes üdvözlettel PINTÉRNÉ

Szívélyes üdvözletem kedves mindannyioknak MAGDIKA

Engedd meg, hogy tolmácsoljam falunk lakosságának üdvözlétét. Nincsen nap hogy legalább 20-25 magyar ne érdeklődnék a mi szeretett »első Magyar Fecskéink« iránt.”

Nyilván ahogyan a hír halad, jelentkeznek a jó egy évvel ezelőtti népfelkelő segítők, egyszersmind várakozással a reményeik szerint beköszöntő új világ iránt. Május 21-i kelettel történik ez meg, összegyűjtött eredeti aláírásaik kíséretében. Nem először itt is határozottan érződik az a kontraszt, hogy az egész életében hatalmasságok kezében vergődött mindennapi ember apámban is – úr, anyaország egyenruháját viselő katonára, egyenesen tiszt – hatalmasságot láthatott, holott éppen ügyeikben (hadifogoly-szabadítás vagy a felszabadulásukban/ felszabadításukban szerzett érdemek elismertetése) a katonai hierarchiában úgyszólván nemlétezően láthatatlan, úgyszólván semmi köze volt. Egyszersmind érződik mindebben az általános felbolydultság, úgyszólván anarchia, a helyezkedés lázasságával és – amint ez a minden ilyen helyzetben úgyszólván törvényszerű – a leginkább érdeemesek visszaszorításával az erőszakos gátlástalansággal törekvők által. Szomorú, hogy az olvasó ilyen ambivalencia-érzése egy ilyen őszinte, nemes, megható emberi megnyilatkozás dokumentumában is óhatatlanul megjelenik.

„Mélyen tisztelt HAI S TIBOR Főhadnagy és Varga Gyula hadnagy úrnak.

Szeretettel Üdvözljük a mi első felszabadító honvéd tisztjeinket. Fájdalommal vetünk értesítést arról hogy tőlünk való eltávozáskor az útban szerencsétlenség érte önöket. hogy a szerencsétlenség milyen volt arról még ugyan nincs tudomásunk de hiszük hogy komolyabb vagy veszélyesebb bajuk nem történt adja az Isten

hogy úgy legyen ahogy mink hiszük és minél előb teljes egészségben viszont láthatjuk egymást anál is inkább mert minekünk még szükségünk lesz önökre mint ojanokra akik igazolják mindenkor azt hogy mink életünk feláldozásával is szolgáltuk a Hazánk és a Nemzetünk felszabadulásának ügyét. jo lehet hogy még az önök igazolására is lehet szükségünk mert a dicsőséget hajhászok minden dicsőséget a saját számlájukra akarják elkönyvelni, de amikor oda keletálni s válalni a kockázatot, eltűnteka tet színhejéről.

Bocsásanak meg az Úrak ha soraimal untatom önöket, de azok a töb családós apák akik a felszabadulásunkkor az önök oldalán mindenre készen álva otvoltak ara kértek hogy e sorokban az önökhöz valo szeretetüket ezúton is ki fejezésre jutasák.

Maradunk mindenkora hálás és szerető katonáik.

DERKOVITS ISTVÁN és a többiek kiknek aláírásuk mellékelve van

DERKOVITS ISTVÁN / BACSI JÓZSEF / SARNYAI JOZSEF / DÉR SÁNDOR / MIKULA FERENC Üdvözli 1-ső katonája sok szerencsét kívánok / üdv BRECSANYI ISTVÁN + / HERNYÁK ISTVÁN / ZINKOVICS FERENC / NOVÁK JOZSEF / TAKÁCS LAJOS / KOLONICS FERENC / TOLDI ANDRÁS / ifj PINTÉR JÓZSEF (gránátos) / TAPOLCSÁNYI JÁNOS / DÓZSA GYULA / BEREK ANDRÁS / UJ ISTVÁN / BITTO FERENC / LUBASCSIK SÁNDOR / KURILLA ISTVÁN”

S végre jelentkezik megfigyelő tiszttsarsa és barátja, HAIŠ TIBOR, rövid erdélyi szabadságából, Kolozsvárról, június 22-én (rejtelmesen a dátum folytatásaként egy „új háború” jelzésével) irtan:

„Gyuszikám! Bajtársam!

Bocsássatok, hogy így elhallgattam, mint az alva járó, de anyyira új volt minden, hogy mindig súlypontot kellett képezzek. Most ismét megköszönöm Legkedvesebb Nejed, Asszonykád kitüntető kedvességét kórházi lábadozásom alatt² és mindig –

Remélem azóta, amióta utoljára egészségben láttalak Benneteket csak fokozódott ez az életerő és boldogan van együtt a három Gyermekeitek.

Hódolatteljes kézcsókomat add át az egyike a Legbátrabb és Legfiatalabb Anyának, Nagyságos Asszonyodnak.

Gyuszikám! Te is megkaptad kitüntetésed³ Én »Signumot« kaptam, föld és családi alap nélkül. Bizony, ha most csángó lehetnék. –

E hó végén telik le a szabadságom, így önzésből nem mondok le erről és a bácskai út, irás és minden kútba esett.

Te mit csinálsz különben. Voltál lenn? Légy oly kedves pesti címemre Bajvívó u. 3. II. 1-re a számláimat már küldjed meg.

Nagyon jól esik az Erdély levegője kár, hogy nyugatival kell felcserélni! –

Drága Gyuszkám bocsáss meg jelen kapkodásomért, de örülök, hogy legalább értesítettelek. Öllelek Fiaiddal együtt a kézcsókokat ismételve maradok bajban is barátod TIBOR.

(Uj háború)”

Apám repülőszolgálat a lábadozás után folytatódik, és erre apám édesapja – nyilván (bár ténszerűen nem hallottunk róla) visszavonultsága ellenére a cég ügyeibe is valamelyes bevonatásra kényszerülve – már türelmetlenséget mutatva reflektál. Nehezen olvashatóan, tintaceruzával írja augusztus 10-i kelettel:

„Édes Gyuszikám!

Minden percben gondolunk reád, sokat aggódunk érted és még többet imádkozunk hogy a jó Isten ovjon meg. Téged pedig kérve kérünk, vigyáz magadra és gondolj a te három aranyos fiadra akiknek édes Apára van szükségük, már most meg látszik az okos kis Gyuszikánkon hogy nincs itthon az édes Apa. Szegény Éva annyira szereti őket hogy erély helyett, csak az anyai szeretettel halmozza el őket. nem csoda hogy a gyerekek csintalanok, ma vasárnap van tehát mint mindig itt vannak és Vicza el játszadozik velük

Látod Gyuszikám te okos ember vagy. ha te akarod nem szálsz a repülőre ha azt álítod hogy te szédülsz és nem bírod a magasan, senki sem fog kényszeríteni hogy repülj. Jelentkezz betegnek és jöjj haza gyerekeidhez, mint ahogy itthon van MESTRITS, SZIGETI stb. pedig ezeknek nincs három fiúk Hidd el a te helyedben mindenki ezt tenné, pláne Az aki igazán kivette a részét és elvégezte a házával szemben kötelességét, nekünk nem kell orosz földből semmi. csak a mi fiaink kellenek.

Ezer csók és ölel öreg édes Apád.

Édes Anya és Béla csokolnak és haza várnak, az üzletnek is nagyon hiányzol”

Ez a határozott kívánság nyilván megindította anyámat, s feltehetően ő jobb híján apám egy évtizeddel idősebb pap barát-



Nagypaméknál, anyám oldalán az eskető VÉRTESI FRIGYES

ját, jó nevű szerzőt és mozgalmárt, akkor már egyetemi hitszónokot, VÉRTESI FRIGYEST is felkérdezte, aki úton, Miskolcra, augusztus 23-án így válaszolt:

„+ Kedves Évi, Bpsten beszéltem egy bennfentes tábornok barátommal, aki azt mondta, hogy Gyusztit okvetlenül fel fogják menteni. Magának kell kérni, a következő indokolással:

1. Gyuszi eddigi katonai szolgálatai, sebesülése;

2. az üzem szempontjai. Ez utóbbit (hogy az üzemben mennyire nélkülözhetetlen, valamint azt is, hogy három apró gyermekük van, Gyuszi szüleit is az üzem tartja el és ehhez hasonló okokat) a polgármesterrel kell igazoltatni. Egyáltalán: a polgármestertől sok függ. Őt KELEMEN apát-plebános⁴ úr meg tudja szerezni. Nála hivatkozzék rám.

A kérvény a hadkiegészítő parancsnokságnál adandó be Pécsett. Szeretettel köszöntöm Évi:

Miskolc, 1941. VIII. 23. FRICI bácsi."

S a nagypapa folytatja az arról meggyőzést, amit az ő lelkiismerete diktál. Szeptember 20-án írja, immár a Mátyás Flórián út 55. alól, a Szöllőből, „ifjú Varga Gyula rep hadnagy III Kf 40/88.” részére, akit már aligha ér utol, hiszen 23-án történik a Krivoj Rog katonai repülőtere elleni szovjet bombatámadás:

„Édes Jó Gyuszikánk!

MAXI ép most közölte hogy VIII/30 án találkozott veled, hát mi mikor találkozunk? MAXI 1 én véglegesen hazajön, LACI Pesten van, szüretet N.bolyban okt. 6 án kezdjük, itt 20 án szeretném úgy mint régen, ha a Jó Isten addigra meg segítene ez lenne a legszebb szüretünk, KARCSI is levonult. LONCI ma este érkezik, 2 heti szabadságra.⁵ Béla beteges, mert ... a testét, de nagyon kedvetlen, a házatokért ígérték 20.000 pengőt. ZIDARITSÉRT 35.000 kérnek,⁶ és segítenének megcsinálni ha itthon volnál, de így nem merem, írjál. Gyuszi Öcsi úgy tudnak verekedni, mint a somogyi kanászok. Csókol Apa, Anya”

Nyilván a most már súlyosabb sebesülés és a pécsi honvédkórház adja a többlet alkalmat, hogy apám fenntartsa a levelező kapcsolatot tisztársával, talán már megosztva véle azt a családi mögöttesben megfogalmazódott akaratot, amit bajtársa már korábban felvetett néki, jelesül, hogy vonassa ki magát a harctéri szolgálatból, merthogy HAIS TIBOR november 25-én, vagyis még bőven apám lábadozása idején, így válaszol:

„Drága Gyuszikám!

Üdvözöllek Öreg Harcoskám! Külön örömmel, hogy ismét megüsztaad javuló sérüléssel. Irigyellek ezért a tömör nemzeti

kötelességteljesítésedért. Bizony nagyon fürta az oldalamat, hogy én nem lehettem közöttetek, de én tolattyúztam el a dolgot! Mennek, mennek és mennek! De most már nem engednek.

Gyuszikám! Képzelem családod örömét, hogy rendeződő egész-séggel tértél vissza. Neked már igazán nincs mit keressél a keleti végeken. Igaz ismerem – én a legjobban – tevékeny-harcos egyéniséged, amely ezután még kevésbé sem nyughat!

De gondold az otthon maradókra Nagyságos Asszonykádra, akit pécsi felülvizsgálatom alkalmával meglátogattam – Tőle tudtam meg, hogy ismét kinn vagy – Nekik kellesz már teljesen és küzd le a harci vágyad és támo gasd személyeddel tovább az otthonod. Kérlek erre édes Öregem – nem kell már visszamenned. Most kell mi jöjjünk a nőtlenek!

Gyuszikám bocsáss, hogy ily kuszáltan sietek, de most lesz a tanári értekezlet és arra kell elkészülni a lezárás. – Unom itt minden percem és most hosszan tudnék panaszkodni, de még nem tudtam rajta segíteni! Meggyógyultam, csak az egyensúlyom nem jött még vissza! Eddig a közért éltem és most vágyom egy egyéni családi boldog – küzdés után. Nehezen fog sikerülni és ez a hiba. A legnagyobb az, hogy bennem van a legtöbb akadály. Megoldom ezt is! –

Délre nem írtam! Nekem nagyon kiesett az az idő az emlékeimből –

Mesélj többet a századról. BESE L. ról hallottam. CSIKI-BÉNYA LACIÉkról is. De NAGY LACIRól semmit. Ha írsz nekik – úgy üdvözlésem ne feledd ki. Megírhatnád a címüket! –

Hogy vannak apró Purutóid? Nagyságos Asszony? Testvéred? Írj Mindannyiukról. Az üzletről, had halljam a tökéletes szervezést. – Igaz jelentkeztem a lepszágnál⁷ átvételre. Nem tudom, hogy veszik. Gyalog kívánok harcolni már. Ha van pártolód a frontra Gyuszikám úgy igénybe veszem.

Leveled nagyon várom – ismét öllelek egész visszatérésed után – kézcsókom Nagys. Asszonynak – gyermekeidet csókolom TIBOR.”

Számomra megindító ennek a végtelenül udvarias, műszaki tudományokban felkészült, a hazáért minden idegszálával harcolni akaró férfiúnak egyidejű vágya az apám kapcsán megismert boldog otthon után, amiről ugyanakkor tudja, hogy választott hivatása is, de bizonyval közben kialakult életstílusa is mégiscsak elszakítja; ám ha az utóbbi mellett tényleg kitart, úgy már ahelyett, hogy a légierőknél mint egyfajta műszaki-logisz-

tikai háttértevékenységgel foglalatostkodna, inkább visszatér a harc klasszikus, ősi, naturalisztikus formájához. Hozzánk mint szüleimtől képviselt házaspárhoz s az egész családhoz fűződő ragaszkodása, feltétlen udvariassága tükröződik több általa írt és – keltezetlenül, persze – fennmaradt kártyában. Így például:

„Kitüntetendő Nagyságos Asszony!

Példaadásáért és az egészséges új Nemzetvédőért fogadja ismételt hódolatomat és szerencskívánatomat.

Kezeit csókolom TIBOR.”

„Kedves Nagyságos Asszony!

Hódolatteljes kézcsókkal köszönöm kedvességét

HAIS TIBOR fhdgy.”

„Gyuszt Szombathelyről átrepülve üdvözlöm.

Az új »Testvéreknek« jó étvágyat és boldogságot, egészséget

H. TIBOR”⁸

S hamarosan jelentkezik az emlékezetes bácsföldvári eseményben a legnagyobb segítség, az ott szerzett új barát, cégapírja szerint „ifj. PINTÉR JÓZSEF paprikanagykereskedő, Szegedi paprikák raktára, Bácsföldvár, Horthy Miklós út 127.”, **1942. március 27-én** írt levelével, mely már az egyéves évforduló megünneplésére készülődésről ad számot:

„Kedves Gyulánk!

Mi már készülünk, felszabadulásunk évfordulójának megünneplésére! Mily gyorsan elrepült az idő, egy év és mi nem is találkozhattunk azóta.

F. év április hó 12.-én vasárnap ünnepeljük, illetve tartjuk az ünnepélyt és ez alkalommal azon a helyen ahol leszálltatok négy juharfát fogunk elültetni és egy emlékművön fogjuk a mi első Honvédeinknek nevét megörökíteni.

A mi ünnepünk akkor lenne teljes, ha eljőnnétek kedves Gyulám TIBORral és elhoznád kedves Családod is.

Megkérlek minden itteni magyartestvér nevében, ha egy lehetőség van gyere el és ha lehet TIBORT is értesítsd hogy Ő is eljöjjön és Családom kéri, hogy a Családod is hozd el.

Mi már azóta egy személlyel többen vagyunk, most már kettő kislányom van!

Reméljük, hogy ezen a nagynapon találkozni fogunk!

Testvéri szeretettel csókolunk kedves mindannyiutokat a vizsontlátás reményében
Józsi és családja”

Miután ez teendőket jelent, április 2-án máris íródik a következő levél, mely egyszersmind jellemzés az új helyzet kiegyensúlyozatlanságáról, az érdemtelenebbek részéről egymással versengő s a voltaképpeni helytálló, olykor egyenesen hősies szereplőket kiszorító – úgy tetszik, bármiféle rend felbomlását, hiszen ezzel valamiféle új rend (új helyzetek és helyeződések) kialakulhatásának ígéretét szükségképpen az addigi úgy-ahogy konformizmusban megnyugodott magánmorált felbolygatva kíséző⁹ – önpozícionálisokról:

„Kedves Gyulám!

Végtelenül lekötelezől, ha eljössz! Egyet azonban mindenképp kikötök: az én, illetve a mi vendégünk lesz kedves Családoddal együtt!

A mi Bácsföldvárunkat bizony fel-felrázom néha, néha!, itten a mi volt bácsföldvári vezetőink csak a salyát »nagy-ügyekkel« voltak elfoglalva, de most már új Vezetőségünk van és azok között a Főjegyző urunk személyében egy igazán talpig magyarembert kaptunk, Ő mindenben érdeklődik a község előbbi dolgai-ügyei iránt és mióta Ő van nálunk azóta én is újra aktív lettem a közügyekben, mert időközben nagyon elment a kedvem és kihúztam magam a közügyekből, mivel a mi »népünk« csak bírálni szereti más munkáját de abban résztvenni amiből nincsen zsebbevágó eredmény kevesen vesszük ki a részünket, pl. ha minden egyesület egy-egy futúra, vagy ehhez hasonló jó dolog volna akkor lenne hozzá munkatárs elég, de így csak a kritikusok szerepét szeretik betölteni a jó emberek.

Ha autóval jöttök akkor Zombortól az útirány: Verbász – Szenttamás – Turja – Nádálja – Bácsföldvár a legközelebbi és a legjobb út, vonattal pedig Újvidéken keresztül a legjobb, mivel a Verbász–Becsei vasútvonal vizalatt van és amikor közlekedik a vonat akkor is borzalmasan lassan jár, amit még egy tanyai magyarnak az idegei sem bírnak ki, nem való volna neked mert azt a »gyorsaságot« nem bírnád el.

A mai postával egy újságot is küldök egy közlemény van benne az Ünnepegyünkkel kapcsolatban.

Biztosan számítunk – *vagyunk sokan akik várunk* – a viszontlátásra és reméljük, hogy Tibor is itt lessz nálunk!

Időközben még fogok írni és remélem Tőled is kapok még egy pár sort.

Kellemes Húsvéti Ünnepeket kívánunk és vagyunk

Testvéri szeretettel

JÓZSI és Családja”

Ezzel kapcsolatban ír ezután HAI S TIBOR is, április 3-i kelettel:

„Kedves Gyuszim!

Megkaptam régen várt leveled. Utánam hozta a posta, mert áthelyeztek a Tf. osztályhoz¹⁰ Budaörsre. Mozgalmas volt életem különben megismételtem volna válaszomat kedves lapodra.

Megörültem levelednek. Az ujságban olvastam a községünk tervét az emlékünnepre.

Köszönöm a meghívást sajnos azonban nem rendelkezhetek előre szabadnak látszó időmmel. KEX EDGAR alez. a pk-om.¹¹ Husvétünk csak a vas. és hétfőből áll. Említettem neki, hogy esetleg géppel mehetnék, de hidegen a hivatalosság állását foglalta el és a Lepságra hivatkozott.

Így semi reményem nincs, hogy Veled és kedves Családoddal együtt tarthassak. Köszönöm hívásod. Így semmi biztosat nem mondok a találkozásra.

Egy éve minden összeköttetésem megszakadt a két faluval.

BOTKA FERINEK vitézzé nyilvánítása¹² előtt kellett a Lepság hadbíróinak egy jegyzőkönyvet szerkesztenem; úgy látszik a községbeliek nem szívlelik és ásnak ellene. Megmondtam a magamét. Ne jogászkozzanak, menjenek a frontra és ott döntsék el melyik a vitéz –



Egykori vendéglátóikkal, az ünnepséget is szervező PINTERékkel az évfordulón (apám előtt Gyula, anyám előtt Levente bátyám)

– Ha mégis elszabadulok úgy Szegeden át utazom le arra az ünnepre. Ha jó az idő addigra úgy köppenynélkül tábori diszben megyek sisak nélkül. (Csizmában)

Ha nem! Levélben üdvözlöm az ünneplő községet. Megkérlek ebben az esetben ments ki távollétem miatt és tolmácsold a község képviselőinek együttérzésemet és példás magatartásukért sok jó kívánságomat. Vezető szerepet szánnék Bácsföldvárnak a déli Tisza mentén – Fogj kezét a vállalkozó vas-fiúkkal, kik együtt voltak velünk. Békítsd ki őket, ha máris acsarkodnának egymás ellen. –

Elbeszélésekre úgy is számot tartok.

Nagyságos Asszonyodnak kezeit csókolom és ismételten köszönöm sérülésem alatti jóleső kedvességeket. Tudom, hogy ezt még nem köszöntem meg úgy, ahogy Ti adtátok.

Drága Családodnak kellemes Husvétot.

Az ünnepen kellemes visszaemlékezést.

Nagyságos Asszony kezeit csókolom

Apróidat csókolom

Téged öllelek, a régi bajtársi-testvéri szeretettel

TIBOR”

A meghívás az évfordulós ünnepre ezután megindítóan formalizálódik. Minden olyan szervezet, ami csak akad és működik egy gyors civil társadalmi felfutásban, részt vesz az eseményen. 1942. április 5-én indul útjának a következő levél, minden tételében eredeti bélyegzőkkel és aláírásokkal:

„Nagyságos Varga Gyula úrnak m. kir. honvéd repülő főhadnagy Pécs

Tisztelettel értesítjük, hogy Bácsföldvár társadalmi Egyesületei együttesen rendezik meg felszabadulásunk évfordulóján IV. 12-én a község ünnepélyét.



Hajós Tibor az országzászló avatási ünnepségén szónokol (1942. április 12.)

Alulírott egyesületek testvéri szeretettel meghívjuk Főhadnagy urunkat ünnepélyünkre, mint a M. Kir. Honvédség Tisztjét aki felszabadító Honvédtestvéreink közül elsőnek lépett községünk földjére.

Reméljük, hogy meghívásunkat elfogadja és legnagyobb Ünnepünkön megtisztel bennünket látogatásával és felszabadulásunk évfordulóján újra kezét nyújtja Bácsföldvár magyarjainak.

Szeretettel várjuk és a viszontlátás reményében vagyunk
Szebb Jövőt
kívánva

Bács-Bodrog Vármegye Bácsföldvár Nagyközség
ZOTKA SÁNDOR bíró

SCHWERE IMRE plébános

Magyar Népkör Bácsföldvár Alakult 1892
HALÁSZ I. elnök / SISITKA PÁL titkár

Római Katolikus Kör Bácsföldvár
ZBORNÓK MÁRTON elnök

M.A.N.Sz.¹³
SZÉP GYULÁNÉ elnöknő

Magyar Vöröskereszt Egylet Bácsföldvári Fiókja
?? ? / ifj. PINTÉR JÓZSEF ügyv. alelnök

Délvidéki Magyar Közművelődési Szövetség fiókja Bácsföldvár
SZÉP LAJOS

Bácsföldvári Atletikai Klub Bácsföldvár Alapítva 1913
ifj. PINTÉR JÓZSEF elnök / NAGY FERENC titkár

Bácsföldvári Tűzharcosok
RÓZSA MIHÁLY / GISITKA PÁL

Levente Egyesület Bácsföldvár
ifj. PINTÉR JÓZSEF elnök / NAGY FERENCZ titkár

Bácsföldvári Vadásztársaság 1941

Dr. PÉTERI ELEMÉR elnök / ifj. PINTÉR JÓZSEF jegyző / TAKÁCS PÉTER
fővadász

Nemzeti Munkaközpont Bácsföldvár

NAGY MÁTYÁS / NÉMETH GYÓRGY

Katolikus Leány Egyesület Bácsföldvár

BENKŐ MAGDOLNA / KEMIESKY ANNA”

Aminthogy még az ünnepség során, Csurog 1942. április 13-i keltezéssel átadnak ismét egy listát, amin a csurogi akcióban résztvevőket nevezik meg magukat aláírásaikkal:

„Nagyságos Főhadnagy Úr!

Van szerencsénk a csurogi önkéntesek névsorát tisztelettel be-
terjeszteni.

Alázatos szolgálja

ifj. VARGA FERENCZ JOZSEF / VARGA ANDRÁS / ifi KISS SÁNDOR /
SZREMKO FERENCZ / ifi DUDÁS PÁLL / DUDÁS JÁNOS / MARTINOVICS FE-
RENC / Id. HANÁK IGNÁCZ / FARKAS ANTAL.”

S mellékletként csatolnak egy adatlapot is. Mindezek nyilván vallanak írástudásuk fokáról, ugyanakkor persze nyilván arról is, hogy feltehetően ritkán kellett utóbbi évtizedeikben magyar nyelvet akár aláírásra használniok:

„Csurogi önkéntesek névsora

ifj. KISS SÁNDOR Születet 1904 Csurog. Október 15én Szült Sza-
BO TERÉZ

ifj. DUDÁS PÁLL Születet 1906 Csurog Május 25 Anya NOVÁK VIG-
TORIJA

DUDÁS JÁNOS Születet 1904 Csurog Majus 15 Anya ne NOVÁK
VIKTORIJA

FARKAS ANTAL. Születet 1912. Bács. Földvar Januar 16. Anyja
n. FABIÁN JULIS

HANÁK IGNÁCZ Született 1886. Május 16 Bács Földvár Anyja n.
BURUC ROZALIA

ifj. VARGA FERENCZ JÓZSEF. Született 1919 március ho – 14-én
Pécsen. Anyám neve PARADISZ MÁRIA.

VARGA ANDRÁS: Született 1911 év Péterrévén Anja neve: BOZSOKI
MÁRIA.



A mártírrá lett plébános DUPP BALINT

MARTINOVINT FERENC Születet 1909 Bácsfoldváron Szülőneve
BURU MARIJA

SZREMKO FERENCZ Született Csurogon 1910 év Anja neve DUDÁS MÁRIA.”

Alig telik el egy-két hét, s a Csurogról megismert plébános¹⁴ máris, április 30-án, egy teljesebb, visszásságokról kellő mélységben és kellő szomorúsággal, csalódottsággal, mégis – mi más maradhatna már? – hitébe vetett bizalommal beszámoló képet nyújt:

„Nagyságos Varga Gyula úrnak
Igen Tisztelt Uram! Drága Magyar Testvér!

Becses soraival roppant örömet okozott nekem, kit sok csapás ért találkozásunk óta: magyar csendőrök letartóztattak, tűzerek hadbíróság elé állítottak. Tisztázódott ügyem ill. sz[ent]beszédem, mellyel azt akartam elérni, hogy a magyar becsülethez szó ne férhessen, a magyar trikolórhoz szenny ne tapadjon. Sajnos sokan nem gondolkoznak úgy a becsületről mint én. Ennek ittam meg a levét. Ősszel megoperáltattam Budán orrsővényemet, ráment balszemem világa. Főként ennek tulajdonítandó kései válaszom.

Mi 19. ünnepeltünk persze nem oly fényesen mint Földvár. Szép volt a mienk is. Én a templomban tartottam emlékbeszédet, még ellenfeleim is dicsérték. Az Önök dicső, hősies bevonulásukkal kezdtem beszédemet. Boldogok leszünk, ha ígéretéhez hűen jövőre Csurogra is elméltóztatnak fáradni, addigra talán egyöntetűebbek leszünk. Én szept. ben felmentem Pestre, nov. végén kerültem haza, ezalatt az új jegyzőt befönték elleneim, a volt magyarpárt és magyar ügyek gyalázói, árulói, befeketítettek engem, kidobták a magyar ügyekben érdemeket szerzetteket. Így egység nem lehetséges. A januári szörnyűségek, az utána való eltulajdonítások sem alkalmasak a lelkek megbékélésére. Szomorú, hogy így van.

Csatoltam küldök egy lapot, méltóztassék a teljes címet ráírni és címzettnek elküldeni, Ön bizonyára tudja hollétét.

Szeretettel teljes üdvözlétét hasonlóval viszonzom. Adja az ég, hogy személyesen találkozzunk és bővebben kibeszélhessük magunkat. Addig is: áldja Isten a magyart főleg a magyar fegyvereket és adja meg álnok elleneink felett a végső győzelmet.

Szívélyes üdvözlettel

DUPP BÁLINT plébános.”

Ugyanekkor jelentkezik ismét – és sajnos, fennmaradt anyagunkban utoljára – repülőtársa:

„Édes Gyuszim!

Mellékletekkel dús leveled megkaptam és ma továbbítom Csurogra.

Így most köszönöm meg Neked az ünnepség bensőségét, mert hiszen csak Veled vált teljessé ez a nap. Köszönöm Nejed Nagyságos Asszonyodnak az ápolást, míg kórházban voltam és Aprókáidnak, hogy Ők is meglátogattak és hogy eljöttek megmutatni Magukat.

Gyuszikám! Remélem ez alkalommal Te maradsz otthon és én megyek előre. Ez is az igazság. Rád nagy szüksége van Családodnak és az új országvezetésnek is. Tehát maradj és erősödj békében —

Így levélben búcsúzom, mert a hónap közepén valószínű indulásom. Ég áldjon, kézcsókom add át és Purutóidat csókolom.

Öllelek minden jókívánságommal

Testvéremet Bajtársamat

TIBOR.”

Vendéglátóik következő levele, immár 1942. augusztus 30-ról s asszonya által, női stílusában megfogalmazottan, az új világban saját helykeresésüket, üzleti fellendülésüket, s egyben szülőhelyükről távozásukat jelzi:

„Drága Évám és kedves Mindannyian!

Rendkívül kedves vendéglátásokat ismételve köszönjük és a szép kirándulást, amiben részünk volt. Ezen látogatásunk részünkre emlékezetes szép élmény. Azóta is sokat gondolunk Reátok és emlegetünk.

Harkányföldön nem igen találtuk fel magunkat. Rengeteg »zsidó pofát« láttunk. Igen fárasztó volt az ott lét a két gyerekkel. Azt hiszem még nem járhatunk autóval nem is lessz bátorságom nagyobb útra elmenni. Az előtt is tudtam értékelni az autót, de igazán csak most tudom már.

Visszafelé jövet kikötöttünk újból Horgoson és két napot töltöttünk ott.

Haza érkezve ezer dolog várt bennünket és több kelemetlen meglepetés az üzlet és a gazdaságban. A tanyán az ökrök és egy tehén tületetésből felpukkadt. A látszat az, hogy megmaradnak, de még mindig betegek.

Azt hiszem ott létünkkel említettük, hogy Szegedre szeretnénk költözni. Ha nem jön semmi közbe, akkor november elsején a lakással átköltözünk. Az üzlettel esetleg már okt. 1-én. Egyelőre nagy az örömem a változás miatt. Remélem rövid idő alatt megszokjuk a városi életet! A lakás amit béreltünk egészen új (most végzik a befejező munkálatokat) 3 szobás, hideg-meleg folyóvizet, központifűtéses, csak egy nagy hibája, hogy nagy a bére.

MAGDIKÁT is visszük magunkkal. Az irodai munkában lessz JÓZSI segítségére.

Anyukánk marad itt egyedül, mivel a házat nem tudja megfelelően értékesíteni. Sajnálom Őt, már is szomorkodik, az unokáktól nehezen akar elszakadni.

Nálunk is, mint országszerte megindult a téli ruha gyűjtés Honvédeink részére. JÓZSI a gyűjtés megszervezője itten. Azt hiszem nem kell írnom milyen munkát jelent. MAGDIKA is ott dolgozik a többi »Kalász« leányegyesületi tag és leventékkel együtt. Az eredmény eddig nagyon szép. Nem tudom a többi községekkel szemben milyen lessz, de még eddig B.földvár kitett magáért, most is azt reméljük.



SIMON GYULA zászlós

Kedves Varga néninek és
Bácsinak szeretteljes kéz-
csókunk és üdvözetünket
kérjük tolmácsoljátok.

Évám, fogadd csókjaimat,
Gyuládnak üdvözet és a
drága Gyermekeiteknek
sok-sok csók.

RÓZSIKA és JÓZSI”

Az utolsó fennmaradt há-
borús levél már a legyőzetés
utáni egyetlen aktualitásról,
a menekülésről szól. Egykori
ifjú bajtársuk, a szombathelyi
polgárgyermek, ki zászlósként
fényesen kezd a pécsi katonai
repülőknél, ám még ambíció-
zusabban a város egyetemén
jogot is abszolvál, majd vá-
lasztás elé kerülve a katonai
bíráskodást vállalja. Nos, ez a

maga logikája szerint a háború ütemét veszi fel, s így végefelé,
minden oldal durvulásával magához hasonítja az ő eljárásaikat
is. Mindez pedig továbbblendíti az ingát a példa-statuálásig, ami
viszont kényszeres népmozgást idéz elő.¹⁵ Úgyszólván érzékelhe-
tő az egykor, még keresztelómön engem kezében tartó életvidám
fiatalembernek bebörtönzése, jót aligha ígérő fenyegetettsége
után új életreménye, amint óceánjárójuk elhagyja Európát, s egy
pillanatra felszabadultan gondolhat vissza a régiekre. Büszkén
átirtan Dott. GIULIO SIMON e lapot dobja be hát Nápolyból kiindult
hajójuk postaládájába 1948. november 24-én délben:

„Édes Gyulám!

Délamerikába való indulás pillanatában sok szeretettel gondo-
lok Rátok, s a viszónlátásig szeretettel öllelek GYUSZI”

Leglakonikusabb megjegyzés – zárásul, összegzés helyett: hi-
hetetlen, s a normalitás világában gondolhatatlan sűrűségűvé
tud válni a lét bizonyos, a kialakult renden inneri vagy túli
időszakokban, ember-mivoltunk igazi próbájában...

Családi háttér

Családeredet

A számunkra is névadó eredet valamelyest homályba vész. A családi visszafogottságból adódóan ugyan sohasem kutatottan, generációk szájhagyomány útján megőrzött emlékezete azonban mégis valamiféle drámai történést vagy mítoszt idéz, miszerint egykor belső Somogyországban – mocsárvilágban? kondáztatva? vagy pákásztatva? – egy Varga nevezetű szegényember egy hintájában legyilkolt előkelő családra bukkant, s a fényes öltözékben meghalt pár mellett talált egy csecsemőt is, aki még életjeleket mutatott. Hazavitte, saját nevére vette, és saját gyermekeként felnevelte. Az egymást követő generációk egyetlen tárgyat társítottak csupán egy ilyesféleképpen elbeszélt múlttal, nevezetesen egy kis medált, benne egy olvashatatlan fátyol monogrammal,¹ amit állítólag e nevelővé vált Varga talált e gyermekén vagy körülötte.

Logikus lenne gondolnunk – de semmiféle feltevésünk nem lehet róla –, hogy a XIX. század első harmadától Somogyvárott élt VARGA JÁNOST társítsuk (akár megtaláltként, akár megtalálójaként) e történettel. Mindenesetre ő az első dokumentált ő, akinek gyermeke keresztleveléből tudjuk, hogy béres és házasságban él MOLNÁR (HORVÁT) KATALINNA.² Ő az apja e keresztlevel szerint a kovácsként induló, majd magát, mire apává lesz, már kocsigyártóvá felküzdő VARGA FERENCNEK (Somogyvár, 1839. január 1. – Somogyvár, 1918. március 27.),³ aki majd Szulokon köt házasságot 1866. február 2-án⁴ PASCHUT⁵ TERÉZZEL (Temesvár/Józsefváros, 1845. augusztus 4.⁶ – Pécs, 1932. június ?.). Nos, e leányról pedig az 1940 táján mindenekelőtt a katonatiszti pályán kötelező származásvizsgálatnak az akkori Romániából beszerzett dokumentációjából tudjuk, hogy mint törvénytelen gyermek, KNAP ALOIZIÁTÓL (Temesvár/Józsefváros, 1827 – ?) született, és családi nevét anyja hét évvel később, 1852. július 5-én PASCHUT SÁNDORRAL (Kassa, 1821 – ?) kötött házasságának köszönheti.⁷ A somogyvári születésű fiatalember és a Temesvárról származó asszonyka a házasságba a Lajosháza 24., illetőleg Lajosháza 21. szám alól érkezik. Közös életüket valamikortól majd Bar-

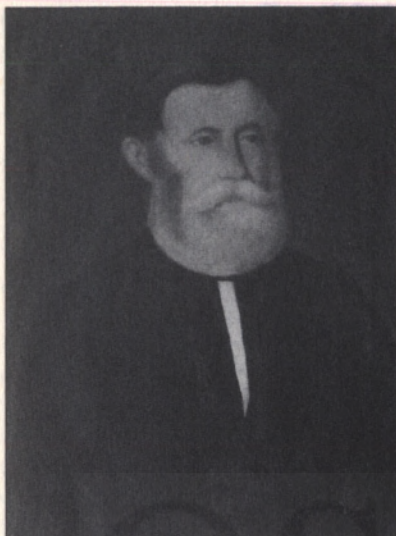


id. Varga Gyula családi körben (1912) ill. (1930 körül)

cson folytatják.⁸ E házasságból születik apai nagyapám, (id.) VARGA GYULA (Lajosháza,⁹ 1872. szeptember 18.¹⁰ – Pécs, 1946. december 14.¹¹),¹²

Kocsigyártómesterként, később kocsigyárosként rögzítetten, Barcsról talán Darányon át érkezve és telepedve le Pécsett,¹³ és családi életét már a Fölsőmalom utca 3. szám alatt kezdvén, ő köt házasságot Németbólyban 1905. augusztus 29-én SCHWARTZKOPF JOHANNÁVAL (Jankával) (Németbóly, 1880. április 2.¹⁴ – Pécs, 1951. március 15.),¹⁵ aki a – SCHWARTZKOPF ALBERT kisház





Anyai ősszüők, SCHVARTZKOPF ALBERT és SCHULER JOHANNA egy vándorfestő képén (1890 körül)

cipész¹⁶ és SCHULER JOHANNA¹⁷ (Boly, ?) házasságából származó – SCHVARTZKOPF JÁNOS GÁBOR önálló bábos („mézesbábos mester”) (Németbóly, 1849. február 1.¹⁸ – 1932. február 14.),¹⁹ valamint a – TILL ANTAL kisházass asztalos és WINKLER MÁRIA házasságából Boly 85. sz. alatt születetten – Boly 85. szám alatt lakó TILL ROZÁLIA (RÓZA) LUDMILLA (Németbóly, 1855. szeptember 16.²⁰ – 1929. október 2.) között Németbólyban 1871. november 14-én megkötött frigyból²¹ látta meg a napvilágot.²²

Az ő – számomra nagyszülei – házasságukból születik meg elsőszülöttként²³ apám, (ifj.) VARGA GYULA (Pécs, 1906. augusztus 14. – Pécs, 1980. július 10.²⁴), akinek Pécsen 1936. december 12-én ARMBRUST ÉVA MÁRIÁVAL (Győr, 1916. december 24. – Pécs, 2001. július 13.) kötött házasságából²⁵ születünk meg, két bátyámmal együtt,²⁶ továbbá negyedszülöttként keresztapám, VARGA BÉLA (Pécs, 1910. június 27. – Pécs, 1984. február 24.),²⁷ aki már a kocsigyártásról autokarosszériagyártásra áttérésben is, de főként egy modern márkaképviselet és garázsírozó szerviz felépítésében apám társa lett.

*



Apám, ifj. Varga Gyula (1921; 1931)



Ismerkedésükkor anyám és apám

A másik oldalról kevesebbet tudhatunk. Mindenekelőtt talán nem is anyám szerénysége okán, hanem azért, mert lány volt, kései gyermek, elaggott szülőktől, ahol is az apa már felhagyóban volt az iparral, a bőven korábban született három báty pedig felnőttként rég kiszakadtan a családból, és egyáltalán, anyai nagyapám már hetvenes évei közepén járt, közel halálához, mire – a nagyapák szakmai kapcsolatának köszönhetően – apám egyáltalán megismerhette. Egyébként is házasságával Győrből Pécsre került az anyám, amikor pedig az apja meghalt, szívével bajlódóan gyenge, már csak szobájában sétafikáló édesanyját is átköltöztette Pécsre. Nemigen maradt hát semmiféle csatorna, közvetítő közeg, amelynek köszönhetően az anyai ág családi emlékezete s főként az apjánál megszakadt szakmai hagyomány családi emlékeinkbe úgy beépülhetett volna, hogy igazán az apai oldal emléktanyag-gazdagságának kiegészítője lehessen.



Házassági kép
(1936. december 12.)

Jellemzőként említem, hogy magam is csupán a legközelebbi múltban döbbsentem rá arra, hogy az egyébként oly sokszor visszaemlékezett Győr helyett (aminek kapcsán mi, büszke mecsekiek Pécsre, az anyámtól emlegetett „Nyúli havasok” mint kirándulások és téli sportok helyszínén csak tiszteletlenül netvetgáltunk) ARMBRUST-vérünk is Dél-Dunántúlról, pontosabban Baranyából, s még közelebbről Mohácsról ered.

ARMBRUST/ARMBRUST JÁNOS asztalosmester [*arcularius*] (Mohács [693], 1834. április 21. – [1898 előtt])²⁸ – aki ARMBRUST ANTAL asztalos mester és FOGEL/FOGL THERESIA ÉVA, Mohács, fia



Varga nagyszülők és gyermekeik 1919-ben és 1924 körül

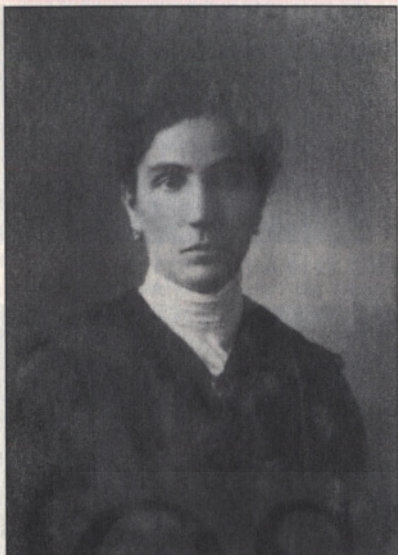


1942. évi karácsony keresztapáméknál: Varga Béla, neje Pénzes Margit, utóbbi édsanyja (Pénzes Aladárné), id. és ifj. Varga Gyula, id. Varga Gyuláné

– és REBERICS/REBERITS ÁGNES (Mohács [580], 1835. január 29. – Mohács, 1914. március 10.)²⁹ – aki REBERICH//REBERICS/REBERITS MÁTYÁS csizmadia és PETROVICS/PETROVITS ÁGNES, Mohács, lánya, laknak Mohács 737 – házasságot kötnek Mohácson 1858. október 27-én;³⁰ lakásuk Mohács 580.

Két gyermekük születik, ARMBRUST LAJOS és ARMBRUST EMÍLIA (utóbb TOPALITS IMRÉNÉ; 1936-ban már bizonyosan özvegy TOPALITS IMRÉNÉ).³¹

Ez a fiú, ARMBRUST LAJOS kocsigyártó győri lakos (Mohács [737], 1861. július 11.³² – Győr, 1936. július 24.) és HAUER (IRMA,



Anyai nagyanyám, ARMBRUST LAJOSNÉ
HAUER KATALIN



Armbrust-szülők kislányukkal,
majdani anyámmal



A nagycsaláddá növekvő kiscsalád 1938-ban
(BAJKÁÉK, Varga Béla, RÖSZLERÉK, VARGA LÁSZLÓ, ifj. Varga Gyuláék)

MÁRIA) KATALIN (Jobbaháza/Bogyoszló, 1873. július 7.³³ – Pécs, 1945. december 25.) házasságot kötnek Rábatamásiban 1898. április 30-án;³⁴ lakásuk 1900-ban Győr, I. Alsóduna utca 19.

HAUER (IRMA, MÁRIA) KATALIN szülei HAUER IGNÁCZ bérlő (Bogyoszló, 1840. június 9. – [1898 előtt])³⁵ – aki HAUER IGNÁC bérlő, vendégfogadós és TRENK MÁRIA KATALIN, Bogyoszló, fia – és az imolai illetőségű FARKAS KAROLINA ETELKA (Mihályi, 1847. [a házassultak anyakönyve szerint] vagy 1850. [a keresztek anyakönyve szerint] április 21.)³⁶ – aki FARKAS GYÖRGY molnár művész és TIBOLT/TIBNER ERZSÉBET ANNA lánya —, akik Egyházaskeszőn 1865. augusztus 6-án léptek házasságra³⁷ és Jobbaházán laktak. Amikor HAUER (IRMA, MÁRIA) KATALIN lép házasságra, édesanyja már újraférjezett, s mint VIRÁGH ISTVÁNNÉ szintén Jobbaházán élt. HAUER (IRMA, MÁRIA) KATALIN húga HAUER JOLÁN (utóbb GAÁL ELEKNÉ; 1936-ban már bizonyosan özvegy GAÁL ELEKNÉ).³⁸

A házasságkötésükkor harminchét éves kocsigyártó és huszonöt éves felesége frigyéből mindösszesen öt gyermek született, mindannyian a győri Czuczor Gergely u. 19. szám alatt. Elsőként ARMBRUST LAJOS (Győr, 1899 – Győr, 1931. december 20.), aki léghajós szolgálatra bevonulhatott a Nagy Háború végéfé,³⁹ majd önkézével vetett véget életének. Másodikként ARMBRUST FERENC (Győr, 1900. szeptember 1. – Tatabánya, 1967. március 10.⁴⁰), aki a Győri Katolikus Főgimnáziumban, majd a Felső Kereskedelmi Iskolában 1918-ban tett érettségijével rögvést a köszénbányászatot s a környék erőműveit finanszírozó Magyar Általános Hitelbank tatabányai kirendeltségére került, s nemsokára vezetője lett.⁴¹ Harmadik kellett legyen a korán elhunyt, és mind anyám, mind a véle



ARMBRUST FERENC (1936)

testvéri kapcsolatot haláláig ápoló FERI nagybátyám – Tanci bácsi – velünk megosztott emlékezetéből kihullott ARMBRUST KÁROLY (Győr, 1905 – Győr, 1917. április 2.).⁴² Negyedikként született az apja hivatását legalább valamelyest folytatni megkísérlő ARMBRUST GYÖRGY (Győr, [1908-1912?] – ?), aki habár utóbb kerékpárkereskedésre vált, mindazonáltal sikertelen marad.⁴³ Ötödik és egyben utolsó, kései gyermekként anyám, ARMBRUST MÁRIA ÉVA (Győrbelváros, 1916. dec. 24. – Pécs, 2001. július 13.), aki, mint láttuk már, Pécsen 1936 decemberének 12. napján fogad örök hűséget apámnak.

Egészében elmondható hát, hogy felfelé törekvés, dolgos polgárosodás jellemzi az őseket, történetesen kivétel nélkül római katolikus vallásban és környezetben megélten, leginkább dunántúli, anyai oldalakról svábbal tetézt gyökerekkel.

Családelet



Végre a szerző is megszületett

A család, amelybe a második világháború táján napvilágot látott generáció tagjaként beleszülettem, végigélte azt a vajúdsági folyamatot, amelyben az automobilizmus gondolata megfogant, roppant nehézségek legyőzése árán valamegyes megjelenési formát öltött, majd sikertörténetté váltan elterjedt. Tudjuk, hogy ebben két hatalmas ipari szakma és tudományos érdeklődés összefonódása játszott szerepet: egyfelől megfelelő erőgépek kifejlesztése s a kapcsolódó járulékos kérdések, így az erőátvitel megoldása – ami jellegzetesen mindvégig műszaki mérnöki feladat volt és maradt; másfelől pedig minderre olyan felépítmény, kocsiház emelése, amely (egyéni vagy tömeges személy- vagy teherszállítástól mentésig, tűzoltásig, vagy éppen melegen tartott étel viteléig terjedő) használati rendeltetése szerint ad funkciót és formát az egész járműnek – ez pedig jel-

legzetesen a korábbi kocsigyártó mesterségnek e megváltozott körülmények közötti folytatását feltételezte és eredményezte.¹

Nos, nagyszüleim mindkét ágról – feltehetően mindkét esetben a családtörténetben kovácsmesterségből indulóan – hínőtgyártó mesterek voltak, akik a XIX. és XX. század fordulója táján már tekintélyes ügyfélkörrel rendelkező cégek megal-



pítóiként végigkísérték és végigkísérletezték a legkülönbélebb kihívásokra alkalmas válaszokat kínáló kocsigyártás csinjait és bínjait, hogy az első világháború előtti évtizedekre tökélyre fejlesszék gyakorlati tudásukat és tapasztalataikat. Természetesként adódhatott e családok számára, hogy népes családjuk maga is kivegye részét e vállalkozásból, és az alapítók tanítványaként, majd korai munkatársaként, végül pedig az atyai tudás és anyagi erő, üzletkör örököseként tovább folytassák azt.

Véletlen-e vagy dunántúli gyökereinkből következően erősen valószínű esély, a *schwäbische Türkei* kifejeződési formája, aligha megmondható – mindenestre mindkét ágon jellegzetesen megjelent németajkú származás s rokonság is. Apai oldalról egyszerű, római katolikus magyar őseim, amennyire egyáltalán visszavezethető, Somogyországból indultak, s Barcson önállósodva lett dédapám kovácsmester, nagyapám pedig annak folytatásaként került a fővárosba kocsigyártást tanulni, és némi közép-európai tanonckörutat követően alapított üzemet Pécsen. Ez a városban, környékén, gyakorlatilag Dél-Dunántúl tekintélyes részét átfogva elismert gyárrá terebélyesedett, amely hamarosan kitűnt helyi és országos bemutatókon, ipari vásárokon egyaránt. Annyi invenciót, erőt, megújulási készséget hordozott magában, hogy hamarosan országos, esetenként az egész Monarchiára kiterjedő pályázatok sikeres nyertese lett, s kellő megrendelésállománnyal bizonyítva tehetségét tehetőség is lett, ami természetszerűleg iparkamarai tekintélyben, virilista minőségben szintén rögvest megjelent.

Aligha lehet erről közvetlen tapasztalatom, piciny gyermekként, majd az államosítás utáni időkben lassan felnövekvőként azonban a családi beszélgetések – azon erkölcsi alapállással, üzletfilozófiával együtt, amik neveltetésünkben, apámmal min-

denekelőtt kisgyermekként oly gyakori ráérős, mert üzleti utakon, kirándulásokon, vasárnapi ebéd mellett egyként visszatérő beszédtemáinkban folyvást megjelentek – mégis egyfajta megállapodott folytonosságot sugalltak: alapállást, tartást, mely különösen az azóta eltelt idők gyökeresen megváltozott erkölcsével és ügymenetével szembesítve közös gyökerekről, egyértelműen uralkodó mentalitásról tanúskodik. Legfontosabbként talán azt érezhettem, hogy szoliditáson, megbízhatóságon kell alapulnia az egész életnek. Nem a magánélet elképzelhető különbségeiben válunk ki mások közül, hanem értelmességünkkel a munkában, dolgos és serény napjainkkal, magán- és üzleti kapcsolataink megbízható viszonyosságával, személyes szerénységgel és abban az elgondolható legnagyobb megbízhatósággal. Nagypám is, apám is tudott és mert kockáztatni, de mindig a kötelező óvatosság nem csekély mértékén belül, magának soha meg nem takarított újramegfontolásokat követve. A család visszafogott üdvén túl lelki szemeik előtt a cég fejlesztése, prosperálása lebegett. Az okos, kiegyensúlyozott, örömteli élet lehetőségeit kizárólag ezen belül keresték, ezen belül azonban volt vágyuk és képességük arra, hogy ezt harmonikusan, mértékkel, meg is valósítsák, és hallgatólagos útmutatásként másokat is erre vezessenek. Mindenekelőtt – korántsem társtalanul és korántsem a kor uralkodó felfogásától függetlenül – az üzleti hasznot csupán a tisztességről formált korabeli felfogás keretei közt keresték és realizálták, vagyis a befektetett tőkéhez képest 3–4 %-nál több haszonra nem törekedtek. Bármilyen lehetőség adódott, kizárólag úgy és annyiban éltek vele, amennyiben az hosszú távú piaci és üzemfejlesztési tervek és álmok valóráváltását segíthette. Mai projektum-nyelven szólva ez a legkülönfélébb befektetésekből a *self-multiplying effect* – vagyis az ésszerűen előrelátó, mert újabb területekre kisugárzó hatás – optimális elérhetőségére összpontosított. Ugyanakkor tisztában voltak nemcsak a bukás mindenkor fenyegető lehetőségével, de azzal is, hogy ezt leginkább másoknál okosabb és előretekinőbb kalkulációval, előrelátással kerülhetik el. S emlékezvén arra, hogy mily nehézségek árán, mennyi áldozattal hozták létre addig kialakult profiljukat és immár üzleti értékévé vált nevüket, folyamatosan szolid mivoltuk erősítésére törekedtek. Magánhasználatra a lehető legkevesebbet vonták el ezért a cégtől, anyagiakban és a bármikor úgyszólván – persze, az átér-

zett szükségén belül – korlátozatlanul rendelkezésre bocsátott saját munkában egyaránt. Visszaforgattak, beruháztak, fejlesztettek és bővítettek, miközben családjukkal dolgozva, örömmel és aligha lebecsülhető büszkeséggel és belső kiegyensúlyozottsággal éltek életüket. Minden egyes napjuk így teremtésszámba ment, hiszen volt miről számot adniok hitvesük, gyermekeik, s nem kevésbé klienseik és a szakma előtt. Rengeteget dolgoztak, mégsem emésztette fel őket a munka. Értelmes alkotásnak látták, s a siker fokmérőjét nem egyszerűen anyagi gyarapodásban, hanem a lehető legtöbbnek a személyes megtételében és vállalati realizálásában érzékelték. Belső egyensúlyuk ezért kimozdíthatatlan volt. *Patronként* a polgári mivoltot sajátították el, ennek értékeivel éltek. Vagyis közügyek iránti érzékenységük erős és elmélyült volt, személyes feladatukként azonban ennek szakmai vonatkozásaival azonosultak. Beszélgettek, érdeklődő újságolvasókként és társas alkalmaik során egyaránt tájékozódtak, ámde valós energiákat leginkább szakma-specifikus közügyekbe, ipartestületi jelenlétbe és hatásgyakorlásba fektettek leginkább.

Nagyapám sokat olvasott, magyarul és németül egyaránt. Apám kiváló ciszterci növendék lévén idős koráig megőrizte latin és görög nyelvi érzékenységét, német, angol s orosz nyelvtanulásban az örömszerzés lehetőségét, és a történelem iránti mély érdeklődést. A Királyi Magyar Egyetemi Nyomda hatalmas félbörkötéses összegző sorozatait – *Egyetemes történelem*, a Hóman és Szekfű összeállította *Magyar történelem*, *A magyar műveltség története*, valamint a kiegészítő *Magyar föld – magyar faj* köteteit csakúgy, mint a *Budapest történelme* korszak-összefoglalásait, majd később a történelmi regényeket s főként a népszerű művelődéstörténeti és technikátörténeti kiadványokat – néhány évente szenvedélyesen újraolvasta. A pécsi keresztényszocialista és keresztény szociális mozgalmakkal vagy paptanárai, későbbi barátai, mindenekelőtt VÉRTESI FRIGYES későbbi egyetemi hitszónok, vagy pedig városi kapcsolatai (legelőbbül NENDTVICH ANDOR polgármesterrel való családi ismeretése²⁾ révén érdeklődő, támogató kapcsolatba került. Gondjaik élénken foglalkoztatták, éthoszuk adakozásukban jelen volt, mindezt azonban leginkább háttérmeggyőződésbe szublimálták, hogy szakmaiságukat ennek perspektívájában éljék meg. Így a békés otthonlét kikapcsolódása mellett természetszerűleg

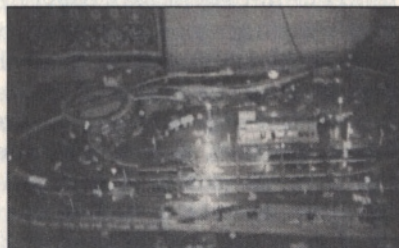
rendszeresen jártak és olvastattak is általa szakmai könyvek és főként folyóiratok, gyermekemlékeim szerint – hiszen ezek révületében tanultam meg folyékonyan olvasni már ötévesen – Az *Autó*, az *Automobilizmus*, az *Úrvezető* és persze e profilon túlmutatóan (hiszen tartalékos repülőtiszt volt) a *Magyar Szárnyak*, nem számítva a kultúrmérnökösködés, a gépipar és gépgyártás, valamint az autógyártás alapvető németországi folyóiratait,³ amiket úgyszintén gyakran forgatott. Megbújva így az otthon melegében vagy emeleti irodánkknak a folyóirati sorozatokat is őrző raktárhelyiségében nemcsak Märklin vasutunk (az akkori igényes és leginkább felszerelt 00-széria) és villanymotoros kiegészítővel ellátott Märklin fémépítőszekrényeink összes fellelhető katalógusát és ismertetőjét bújtam s olykor szótároztam naphosszat, de gyakorlatilag a Mercedes-, DKW-, BMW-, Bosch- és egyéb autó- vagy alkatrészkatalógusokkal keltem és tértem ágyba mindennap.

Nem érzékenykedtek és siránkoztak – egyáltalán: érzelmeiket nem kommunikatív, gyakorlatilag sehonnan sehová vezető üres szócséplésben s reagálási módokban élték meg –, hanem jó polgár módjára a saját gondoskodásuk alatt álló munkása-

ikban a valóságos, gyakran nehéz körülmények közt felnövekvő és családot alapító s fenntartó embert látták, akiknek szociális és lelki igényei s lehetőségei jobb összetalálkozása esélyeinek a növelésében látták feladatukat. Tehát emberi környezetet építettek maguk körül, első munkásként



Jézuska meghozta a szalonba...



a Märklin 00 vasutat (1943. december 24.)

végigdolgozva a napot beosztottaikkal, azzal a többletfelelősséggel, amely máson számonkérheti a munkaidőt, maga azonban oly gyakran, csaknem rendszeresen azon túl is, mindig rendelkezésre áll. Tehetőségüket így az üzemfejlesztésen túl – ingatlanvásárlással, bérletben vagy cégen belüli hosszú távú, embereinek előnyös kölcsönzéssel – olyan gyakorlati lakáspolitikai kivitelezésébe fordították, mely önálló emberi létezéshez segíthette munkásait.

Feltehetően apámban öröklötten jelen volt valamiféle tökély elérésére irányuló hajlandóság; racionalizmusa és gyakorlatiassága a leghatékonyabb megoldásokat kereste szüntelen, miközben elvi, morális, természetvé vált igényességéből aligha adott fel. Üzleti sikereit, jó hírnevét bizonyára nagyrészt ennek köszönhette. Erre szüksége is lehetett pályáján, hiszen az automobilizmus általi váltás egyik köztudott ténye volt, hogy egy kocsigyártónak nem kellett egyszersmind sem lódoctornak, de még csak patkolókovácsnak sem lennie, az autókarosszéria-készítés azonban mindenütt teljes javítóműhelyi háttérrel, s gyakorlatilag karbantartó garazsúsztatással természetsszerűleg együtt járt. Vagyis a motorizálás nemcsak komplexebb szinten újjáépítette a kocsigyártó ügyességet, de olyan többlettekkel tetézte, ami egyes elemeiben már-már közel hozta a korabeli csúcshoz, a repüléshez mint technikalitás probléma-összettségéhez is.

(A saját beharangozott törvény, azaz a felépülő új hatalom által nagy garrral épített jogrend tetszőleges semmibevételére persze lehetetlen bármiféle előrelátó számítást építeni, mégis lehetséges, hogy racionalitás és perfekcionizmus valamelyes elegye közrejátszhatott abban, hogy az államosítás, mely akkor és azon a jogcímen – hiszen akkor már az egykori Varga-cég több éve két egymástól független, önálló vállalkozásként működött – nyíltan jogellenes volt, váratlanul ért bennünket. Merthogy szüleim bújták a hivatalos közlönyöket s a sajtót, hogy kiszámítsák, üzletalakításban mi az optimális lépés. Merthogy bennünket régi hírünk alapján mint számottevő középüzemet államosítottak, holott 1949. december 31-én már – egy immár több éve, pontos kalkulációval és teljes jogi elismertséggel végrehajtott szétválás jogállapota szerint – magunk kicsiny szaküzlet és üzemanyagállomás voltunk, Bébaék pedig csekély szelölüzem.⁴⁾

Jólesően vehettük hát tudomásul kisgyermekként, hogy bennünket családként is mindenki szeret, hiszen a megbecsülés, a bizalom, a viszonzóság kölcsönös volt – azzal a többlettel persze, amivel már a *Biblia* szerint is az, akinek többje van, a másik iránt tartozik. Legélénkebben persze a legnagyobb csapásra emlékezhetem, arra, hogy milyen gondoskodás vette körül apámat, amikor az államosítás megtörtént. Már csak a nagyjából analfabéta bányamunkás politikailag izsított s gonosz primitív-ségű rosszindulatából is következett, hogy „a nép tulajdonába vétel” legelsőbbül is pusztítást jelent, értelmetlenül, valós jövőkép és bármiféle gazdasági haszon vagy az ország számára előnyös változás nélkül. Menekíteni ebből a harapófogóból bármit aligha lehetett, mégis, megható volt az az igyekezet, amellyel akár kiváló s apámat apapótlékként tisztelő segédmunkásunk, PREKÁCZKA PISTA, akár a folyvást szidott, mert megbízható munkavégzésbe beleszokni csak nehezen képes alkalmi segítőnk is, a heti mosásban is folyvást kiségitő bejáró asszonyunk, özvegy BENDER ANNA néni LÁSZLÓ fia hallatlanul jó érzékkel mentett, amit menthetett, az alkatrészállományból, értékes célszerszámokból, és legfőként a pótolhatatlan, mert egyedi dokumentációból. Megindított bennünket csakúgy ezen ANNUS néni, mint egy másik bejárnónőnk, a bányászözvegy CSIMA JÓZSA néni későbbi ragaszkodása, akár még bejáró segítőként, akár később igazi családi ismerősünkké váltan, olyan családi bútordarabként, aki maga is megoszthatta velünk gondjait, akit elaggván is rendszeresen anyánkkal mi, gyermekek, meglátogattunk, sőt, szükségében még gyárvárosi kítaszítoottságunkban mintegy családi segítőnket magunknál, úgyszólván családtagunkként, harmadik szobánkban éveken át lakattunk. Talán jellemző, hogy e LACI fiútól, amíg csak anyjával lakott, oly sokat tanultam, hiszen annyit mesélt, és csupa olyan akkoriban bűnösnek tartott titkos dolgokról, amik pedig nemrég elmúlt gyermekkorra fényét adták, hiszen ő még átélhette: levante-emlékeiről, arról, amit tudott a cserkészetről, és talán édesapja neki átadott emlékeiből, így mindenekelőtt a Kormányzó tiszteletéről. HORTHY MIKLÓS emlékalbumot, féltve őrzött kincseként csakúgy, mint a kormányzóhelyettesről szóló emlékező kiadványokat vöröslő fülekkel csakis nála lapozgathattam, sőt alig hét-nyolc évesen olvashattam. JÓZSA néni felnőtt GYÖRGY fia pedig, talán segédmunkás Komlón, oly jó ismerőssé lett, hogy még egyedül, al-

vásra is kimentem hozzá munkásszállójukba, hogy ő és társai bélyeggyűjteményeivel ismerkedjek. TAMÁS KÁLMÁN bácsi, volt garázmesterünk, aki apám segítségével is építhette föl már éppen nem szegényes kispolgári létét, utakat talált ahhoz, hogy az „igazolások” idején különféle nyilatkozatokkal elejét vegye annak, hogy a korabeli primitív kommunista dühhel apámra a kizsákmányoló jelző illhessék. Idősebb segédünk, a már említett PREKÁCZKA PISTA utóbb mozgalmi vezető lett a városi vízügynél. Ő nemcsak az államosításkori menekítésben jeleskedett – aminek már csak a ténye is nagyobb fenyegetést jelentett, hiszen kockázatos volt, semmint lehetséges hozadékanak az anyagi vagy erkölcsi haszna, s így érthető, hogy mindez apám tudta nélkül indult és zajlott, amikor pedig (nyilván eléggé korán) tudomást szerzett róla, kifejezetten tiltotta is, ám segédeink jötetre serkentő ösztöne megállíthatatlan volt —, de olyannyira a családdal együttérző maradt, hogy még másfél-két évtized múltán is, amikor a jogi egyetemet befejeztem, kéretlenül is felajánlotta annak lehetőségét, hogy amennyiben más vagy jobb nem adódna, a vízügy jogi osztályán, megfelelő beosztásban induljak pályámon.

A Rákóczi út 34. szám alatti családi létünk a mindennapokban a felhagyott karosszéria-építő részen, majd a garázsudvaron átvezető konyhai lejárón keresztül kapcsolódott a külvilághoz. Némiképpen lehangolónak is látható, de megszoktuk, valamiféle többletbiztonságot is sugallt, s ráadásul a konyhából kilépés apám ifjúkori fa galambháza alatt s lemenni a hatalmas műkölépcsőkön a viszonylag szűk járatot biztosító meszelt falak közt egy a külvilágtól elzárt, tágasságot mégis biztosító térben, végső soron mindenkinek tetsző volt.

Voltaképpen a külön spájzos konyhát, majd tovább a fürdőszobát, a gyerekszobát, s végül a szülők szobáját⁵ laktuk; minden egyes ablak a karosszéria-építő üzemrész teteje fölött messze nyugatra nézett, előbb a Mattyasovszky-palota, majd közbeiktatottan, mikor megépült, a háromemeletes s némiképpen a Bauhausra hajazó, szomszédsága ellenére mégis elég távoli bérház felé. Mindezek mögött egy hosszú, tágas folyosó vezetett a konyhából egészen a szülők szobájából nyíló hatalmas szalonhoz, amely gárdróbként s középütt öltözőpaddal, tükörrel, megfelelő világításokkal egyetlen egybeépített, plafonig nyúló szekrénysor volt, bejárattal még gyerekszobánkba is.

A nagy konyha középső asztalával, kredencével, fal melletti munkaasztalaival és gáztűzhelyével volt a mindennapok leggyakoribb színtere. Ebből nyílt a cselédnek ablakával ugyanarra néző, ágygal, szekrénnyal, asztallal, székkal felszerelt, lakályos különbirodalma, ahová külön öröm volt, ha a világosban kényelmes varrásához vagy kincsei, fényképei megmutatásához, esetleg télen ágyban melegedésre behívott. S délre nyílt a fent ablakos tágas spájz, polcrendszerrel, lisztesládával, jég-szekrénnel, ahol nyilván a macskánk ellenére mégis belopódzó egér, valamint a sonkát minduntalan megtámadó apró lények voltak legnagyobb ellenségeink. Gyerekszobánk foglalta magában a nagyfiú Gyuszi külön pamlagját, valamint kis íróasztalát s írószékét, a középső hatalmas, tovább nyitható s akkor nyolc személyre teríthető, ünnepnapokon s vendégekkel étkezéskor használt asztalt, valamint azt az ötletes ágyat, aminek felső részét „Öcsi” bátyám, Levente használta, egész részes gurítható magas ágyneműtartója pedig az én birodalmam volt, ahonnan, ha kedvem tartotta, rugdalhattam a fenti matracát tartó deszkákat s egyéb módokon is háborúzhattam bátyámmal. Talán államosítás előtt még ide került az irodából a hatalmas redőnyös amerikai íróasztal, ami már az én író- és Märklin fém-építőszekrénnel történő konstrukciós asztalom lett. A szülők szobájának stilben készített hatalmas hitvesi ágya körül kisasztalok székekkel, valamint világvevő rádiónk kisasztala állottak. A szalonban végül, mely csak ünnepekkor vagy vendégek látogatásakor szolgált, állott a három hatalmas fotel, a zongora, a bársecszékény a régi üveges kávéfőzővel, a mély és hatalmasra csináltatott könyv- és iratszekrény, és talán hároméves koromtól a sarokban elfekvő nagy Märklin 00-ás terepasztal, a hozzávaló számos kisézékkel és egyéb ülőalkalmatossággal.

A kapubejárat alatt, az üzletrész kapun belüli ajtaja után, két lépcsőről nyílt egy szép kétszárnyas, metszett üveges ajtó, a lakás reprezentatív bejárataként. További hat-nyolc lépcsős előteréből további ajtóval a vendégszoba, melyen legszebb sokác szőnyegeinkkel terítve egy szép nagy vendégágy volt az onnan déli irányban nyíló zárt – kövezett, az udvar felé kivágott hatalmas nyílással – terasszal közös magas ablakkal és a teraszra kivezető ajtóval, közben egy kis mozdó, az ágy túloldalán kis szekrény s nyitott sötét fényű polc népi cserepekkel, majd kétszárnyas üvegajtóval be a szalonba.

Cselédeink időnként változtak; mi mindannyiukat nagyon szerettük. Egészséges lelkű falusi lányok lehettek, egyszerre jó kedvvel és nagy strapabírással. Anyám foglalkozott velük – döntő fontosságú volt helytállásuk, hiszen anyám állandó irodai foglalatosságai mellett a háztartás és a három kisfiú nevelésének mindennapos apró gondjaiban ezek a falusi alkalmazott lányok segítettek —; szavuk számunkra parancs volt. Fesztelenek voltak velünk szemben, s őszintén szerettek bennünket. Egyik elvitt mindhármunkat a falusi birtokukon talán testvérrel zajló lakodalomba. Elképedtem az asztalokon látott rengeteg és változatos húsételen s cukrászfinomságon. Egy pillanatra el is búsultam, hogy itt bizony én éhenhalok, merthogy az általam leginkább kedvelt mindenféle krumplis, rizses, tésztás körítésből semmit sem láttam: az ő ünnepük éppen a tiszta húsban dűskálás, s nem a mindennapok étke volt. Másik – szülői engedéllyel persze – elvitt engem kézenfogva az Uránia moziba, amikor a *Ludas Matyi* első játékfilmjét játszották, s ölébe vett, amikor a kínzó jeleneteken majdnem sírva fakadtam. Harmadik pedig, amikor a szüleim néhány napos sikondai kiruccanásukból⁶ visszatértek – ennyi volt, amit rekreációként, nyaralás gyanánt egy évben a nagy üzleti rohanás során megengedhettek maguknak –, meglepetésként fantasztikus több tepsis meggy-, alma- és mákos rétesrel várta betoppánásukat, teljes sötétségben való hirtelen villanygyújtással, amibe közös mókaként persze mi is bevonattunk. Fürdésnél segítettek, konyhai előkészítő munkába pedig bevontak bennünket. Az, amit „segítség” gyanánt nyújtottunk, bizonyonnyal legalább annyira hátráltatás volt számukra; de kedvesen túrték, ösztönözték, s mert nekünk örömet okozott, segítettek. Mindig türelmesen tanítottak, de ha kellett, szigorúnak bizonyultak. És sírtunk, vagy legalábbis őszinte bánattal megkönnyeztük, ha férjhez menve vagy egyéb okból elhagytak bennünket. Ez egyszersmind majdnem családi gyász volt, hiszen az ő számukra is érzelmi sokkot jelentett. És ha – mert a háború legveszélyesebb idejéből nem keveset németbólyi prэшázunkban éltünk át, és a háború után kifejezetten nyaraltunk is itt, egy fénykép tanúsága szerint például 1948-ban a három gyermek BENDER ANNUS nénink szerető és egyben bizonyára fáradságos gondjaiban – segítők pótolta szüleinket, teljes volt az összhang. Itt szerettem elveszni a prэшáz mögötti kukoricásban, valamint az előttünk elterülő,

a Versendi Vízfolyáshoz mélyülő zsombékos réten próbálkoztam közel kerülni a folyvást ott bókászó gólyákhoz, hogy a repülőgépeknek látott fehér csodamadarak valóságos nagyságát felbecsülhessem. Nos, bármennyire állhatatos voltam is az észrevétlenség akarásában, ez sosem sikerülhetett.

Anyánk reggel cselédünkkel s velünk kezdett, utána szaladt át az udvar túlfelén szintén emeleti irodánkba. Piacra azonban maga ment, többnyire a mi kíséretünkben; a napközbeni apróságok beszerzésére – a Rákóczi úti szomszédságba vagy a Jókai útnak a főpostával szembeni kis boltjaiba – bennünket szalajtottak. E körben mindenki kedves ismerősként fogadott bennünket. Legtöbbjükkal anyám úgyszólván mindvégig kölcsönösen látogatós, levelező, találkozáskor nagyokat beszélgető kapcsolatban maradt. Ilyen minőségben a legemlékezetesebb a bányászözvegy, a Hősök terei honú már említett JÓZSA néni volt, ki mikor éppen reménytelenül magára maradt, hosszú évekig visszatért hozzánk, besegítve, de családtagként mindenben velünk élve az államosítás után nekünk bérletben kiutalt gyárvárosi családi házban. Amikor pedig JÓZSA nénink tőlünk visszatért, a rendezett élethez szintén visszatért felnőtt fia oldalába saját kis régi bányászlakásába, szinte hetente látogattuk, s gyermekenként külön is leveleztünk vele, gyakorlatilag haláláig.

Hetente bizonyára többször is, a mosáshoz s nagymosáshoz ANNUSKA érkezett. Teknő a konyhában, forró vizek, sok öblítés – ilyenkor sajna ott nem lábatlankodhattam.⁷

Igazi terepem a műhely volt. Mindent magányos kószálóként bejártam, a nem tiltott dolgokat kipróbáltam s bármivel játszottam, estére tetőtől talpig olajos feketévé lettem. Előfordult, hogy ha a szülők a három tiszta fehér ünneplőbe öltöztetett kölköt előreengedték, azok közül én már bepiszkoltam magamat addigra, amire szüleink csatlakoztak. Éhes sem voltam; ebédhez is úgy kellett minden alkalommal elvoncsolni. Minden olyan hívogató volt. Ezért titkos magányban történtek legizgalmasabb kalandjaim, amikor kutattgattam. Birodalmunk padlása hatalmas és összetett komplexum volt; évtizedeken át lerakódott húsz-harminc centiméteres porrétegből próbáltam a múlt kincseit feltárni. Megtaláltam például apám gyermekkori építészekrényének – egy köépitőnek, egy faépitőnek, sőt egy Stabílo fémépitőnek – modellkönyvét s néhány alkatrészét. Egyszer,



Nagycsaládi béke a Szöllőben



Nagyszülők, Bébáék és LONCI néni (1944 körül)

távol, a harmadik derékszögű kanyar után le is szakadt alattam a földém, s évtizede felhagyott kovácsműhelyünknek éppen szénrakterébe zuhantam.⁸ Azóta is kísért a gondolat, mi történik vajon, ha véletlenül nem oda, hanem például a kovácstűzhely kürtőjébe esem, ahonnan esetleg már nem tudok felkapaszkodni, de kiáltozásomat sem hallják meg?



Ömama (1950 körül)

Sokat játszottunk hármásban is, egyre inkább bevonva Béla bácsink nálam valamivel fiatalabb JUTKA lányát. Papa-mamázva vagy orvososdi szerepben a még a háború után megrendelésben átalakítandó buszokon és teherautókon, vezető ülésein vagy hátul, avagy oldalkocsis motorunkat feltolva a kapuzatig, majd Gyula bátyánkkal a kormány mögött legurulva, s begurulva a már vízszintes padozatú karosszéria-építő üzemrésszebe. Avagy, hétvégi szünnapokon, a házi „telefonközponttal” játszadoztunk: üzletben, irodában, lakásban⁹ egyvalaki közölünk, s egymással így folytonos hívással kommunikáltunk.

Talán a karácsonyi ünnepkör egyik esti mulatságában legkisebbsként magam maradtam a lakásban, a többiek elvonultak, és egymásnak telefonálgattunk. Egyszer csak a homályban megszólal a telefon, én fölkapom, mire morc felnőtthang szól: »Itt a telefonfelügyeleti központ!« – és feltesz valami blőd, alhibernációval felülproxanált antihermeneuta kérdést, például a telefonhasználati túlszokásokról. Én erre megilletődve elkezdek sírni, és válaszolom: »Elnézést kérek, sötét van, ezért nem tudok beszélni...« – Bántó kacagás volt csupán a számomra megrendítő válasz.¹⁰

Általunk megismert idős korában – Felsőmalom utcai szemrevaló bérházukból legkésőbb 1944-ben, feltehetően a háború elől költöztek fel végleg a Szöllőbe – az ópapa korpulens, szalmakalapos, bottal járva is katonás járású, tartásos ember volt. Ha a Szöllőben akár egyetlen fürtről egy szem hiányzott, máris megfeddett: »egy szem sem hiányozhat, mert az egész elrothad!«; megszokott »nagypapai« módra sem viselkedett, merthogy hozzánk, kicsinyekhez, akkor már sem közvetlen, sem barátságos nem volt. Személyes emlékem aligha több, mint hogy nemigen viselhetette mindig hangos, többnyire anyám utáni vagy a nálam idősebb kölyköktől felheccelt nyivákolásomat:¹¹ »Csináljatok már valamit ezzel a gyerekekkel!» vagy »Vigyétek innen ezt a visító gyereket...!» Nagycsaládja, gyermekei körében azonban az ebéd

utáni alvásig igen élénk volt; jól érezte magát, miközben fél napokat töltöttek együtt lombok alatt, a Szőlő közepén, a házuk bejáratához eső téglázott szabad téren a szemrevaló Zsolnay asztal-ülőkék gomba-készlet körül vagy a nádfonatú számos ülőalkalmatosságon.

Felesége, Ómama pedig, akit még megismerhettünk, a legutolsó időkig egy imádkozós, vékony, mozgékony, fürge, gyorsjárású asszony volt, aki igencsak tudott dolgozni. Jellemző emlékezés róla, hogy például 1944-ben együttlétre összejön az egész nagycsalád – ez állandósult gyakorlat volt először ópapa, majd ómama haláláig –, s a több tucatnyi emberre hatvanas évei derekán még ő készíti elő az ebédet; az étkezést követően fiatalasszony gyermekei és menyei – a „lányok” – összeszedik az edényeket s elmosogatják; ő pedig diszkrétén eltűnik, s ha mégis megkérdeznék, úgy csak ennyit válaszolna: „csupán átugrom ide a Piusba, egy litániára” – azaz a Mecsek derekáról le, át a város másik végébe, majd vissza fel. Halkszavúságára emlékszem és arra, hogy közvetlenül velünk, kicsinyekkel, túl sokat nem foglalkozott.

Szüleim rengeteget dolgoztak; váratlan kuncsaft-szükség olykor családi hétvégéinkbe is beleszólt. Alig pihentek, s tőlünk különváltan legfeljebb olykor, egy-két napra.

Nagy vendégeskedés otthon nem volt; társaságukból VÉRTESI FRIGYES korán elhunyt teológus, egykori gimnazista társként BOROS BÉLA szemészprofesszor, ÉDENHOFFER GYULA drogista,¹² GOTHÁR LAJOS agronómus,¹³ HOFFMANN LÁSZLÓ,¹⁴ JURÁNYI GYÖRGY kertvárosi, majd bikali plébános,¹⁵ KERTÉSZ ENDRE kisgazda politikus,¹⁶ apám ifjúkori ismerőseként MAKAY MÁRIA, talán mezőgazdász végzettséggel a Zsolnay-gyárigazgató MATTYASOVSKY PÉTER,¹⁷ a garázsos kolléga MESTRITS ENDRE, IDA nevű feleségével, PATTON JÁNOS valahai gimnazista társ, a háború utáni időkben bölcs visszafogottsággal nagyszerűen helytálló gyárvárosi plébánosunk,¹⁸ tarokkpartnerként RIHMER LÁSZLÓ bányamérnök,¹⁹ valamint – az 1960-as években a Szigeti út 39. szám alatti, a háború utáni pénzromlásban üzleti adósság fejében anyámtól megvásárolt családi házba költözésünkkel egymáshoz közel kerülve – anyám kortársaként LUTONSKY erdőmérnök háborúban megözvegyült lánya s három gyermeke; anyámtól velünk látogatandókként pedig TÁNCZOS BABI néni és három gyermeke, és anyám győri eredetű – távoli rokon? – külön látogatandóiként

bizonyos ALIZ néni, valamint a vénlány tanítónő KOKAS ILONKA néni.

De a hetente visszatérő Szőlő-kiruccanásokon – mindig együtt szüreteltünk, végig nagypapa vincellérének segítségével, a gyerekek kisputtonnyal, kisollóval – és a rendszeres németbólyi heteken túl jó idős hétvégeken kirándultunk, nyáron meg Óbányán nyaraltunk. Sokszor jártuk a Mecseket, s igen gyakran Sikondára mentünk, egyre inkább végigkutyagolva a hegyen valahol az Árpádtető környékén, majd a Mánfához vezető völgyön át egy újabb dombságon át megérkezve, s egész nap lubickolása után ugyanígy haza. Óbányához a hajnali 5 órai szentmisével kezdve a Kórház téri kápolnában, merthogy ott volt a városban legkoraibb s leggyorsabb a pap, egyenest indultunk le az állomásra, el Pécsváradig. Ott fel a hegyre, s jó kimerítő távolságban többszörös völgyeken át jutva el a tündérfalucskáig. Amikor pedig a Pécsvárad feletti fennsíkot szovjet katonai lőtérenek lefoglalták, hatalmas kerülőt kellett tennünk, valamerre a Zengő oldalán keresztül. E nagyszerű kis sváb településen pedig hétvégeket, vagy egyenesen heteket töltöttünk;²⁰ ott, a friss és jéghideg pataktól folyamatosan átfolyatott strandmedencében produkáltam nagy büszkén az első úszásszerűséget is.

A háború utáni időkben, gyermekekként nagyobbacska lévén, csináltunk nagyobb kirándulásokat, leginkább csak Zündapp KS 750-es motorunkon. Annak idején ez az oldalkocsiján géppuskás német katonai jármű volt a terepjárás, míg a BMW a sebesség sztárja. Előbbi lassúbb volt, de rendelkezett tovább erősített egyes sebességgel, hátramenettel és csörlővel, akár egy árokból is kihúzhatja magát. A Mecsek távoli pontjain, messze vár látogatásokon apám ezt kellően ki is próbálta, idejdtünkre például csörlővel egy mély árkon áthúzza magát. Nagyokat kirándultunk vele a Mecsekben, a Bakonyban. Persze eleinte ha pisilnem kellett, nem szállhattam ki az oldalkocsiból, mert az út mente még sok helyt aknásított volt. Egyébként sem voltak akkoriban az utak problémamentesek, mert a szekerekből minduntalan szögek estek ki. Csodával határosnak tarthattuk, ha gumidefekt nélkül megúsztunk egy utat. Amikor Tatabányán élő ARMBRUST FERENC nagybátyám meglátogatására indultunk, már a városkörnyéken beleütköztünk az Államvédelmi Hatóságba (ÁVH), alapos ellenőrzésébe. TÁNCI bácsink utóbb suttogva mesélte el, hogy a város felett áthúzódrót-

kötélpályán egyszer csak láthatóvá vált egy csille, melyen fehér krétával ez díszelgett: »Fújja a szél, fújja, hazafelé fújja...« – ami „fasiszta” katonanóta —, ám a következő csillén már egy felíratos krétarajz pontosbított: »Horthy, a tengerész...»²¹

A nyári hosszú iskolai és óvodai szünetekben eleinte a Posta-kertbe jártunk, aztán – amikor már nem volt gyereklány – a Hullám fürdőbe. Mindhárman bérletet kaptunk, s reggel háromknak kellett odavonulnunk, s egészen a késő délutáni hazavonulásig – persze uzsonna-adagokkal ellátottan – ott töltöttük az időt.²²

Ami a háborús idöket illeti, félve a bombázásoktól eleinte a Tettye fölötti erdőben töltöttük a napot, s ezt váltotta fel hosszabb időkre Németbóly.²³

Magam háborúra csak pécsi létemben, s persze alig emlékszem. Habár Pécsen komoly bombázások nem érték, légi riadók persze bőven akadtak. Ilyenkor bilimet, ha nem volt üres, fenekehez szorítva, ha pedig üres volt, úgy acélsisakként a fejemre húzva szaladtam óvóhelyünkre, ami lakásunktól mégiscsak bonyolult távolságra, udvaron át, a Majláth-utcára nyíló házrészünk pincelejáratából ágazott el az egykori kovács- és bodnár-műhely alá, egy pincénkből nyíló további emeletnyi mélységbe. Lehet, hogy csak órákat töltöttünk a számomra végtelenül hosszúra nyúltnak tetsző időben, de a rideg majdnem sötétség rettetére, ahol bennünket ott élésre készítettek fel, jól emlékezem.²⁴

Majd lettünk szovjet hadiüzem. Korábban, a rajtunk is átmenő frontra felkészülve feltűnően csinos, sportos anyám²⁵ öregasszonnyá átvedletten hol egy álmennyezet fölött, hol egyéb helyeken bujkált. Amikor aztán magasabb rangú szovjet tiszteket szállásoltak be az üzem területén lévő nagyméretű úri lakásunkba, megnyugodtak a kedélyek és rendben őrzött hadiobjektummá váltunk. Apám mesélte egyebek közt, hogy ezekkel az oroszokkal innia kellett a magyar ízlésnek túl erős mindenféle fűszeres italokat, miközben ők dicsekedve mutogatták különféle helyekről rablott holmijaikat. Nos, apám egy-két saját gyermekkori, a németbólyi házban megőrzött csecsebecsét is fölfedezte ezek között, de persze néma maradt...²⁶

Emlékezhetünk arra, hogy apám olykor gyalog, olykor kerékpárral ment – esetenként talán Béla, talán TADÉ bácsival —, s esetleg alkalmasint valünk, gyermekekkel is társulva, Orfűre tejért, hogy akár hóban, kannában kerüljön az haza.

*

Nem véletlen, hogy amikor felnövekvő, majd felnőtt korom egyetlen igazinak maradt barátjával történetesen utolsó szilveszterének a végéfé, pezsgő és szivar társaságában már arról beszélgettünk, hogy külön-külön küzdelmet igénylő életünk még küzdelmesebb fiatalkora mennyire volt boldog, személyes érdeklődésünket lebilincselő s bármelyikünk fejlődését egy életre maradéktalanul előresegítő,²⁷ mindkettőnk pozitív válszában én az e környezetben eltöltött gyermekkorra is igazi elégedettséggel gondolhattam, hiszen ma sem tudnék elképzelni környezetet, ami egy alakuló emberpalántára termékenyítőbb hatást gyakorolhatott volna.

*

A kiscsaládra nézve mondtak a nagycsaládi létet is ugyanúgy jellemezték; szeretettel teljesség s valamiféle összetartás feltétlensége mindig erősebbnek bizonyult bármi egyébnél. S ebben, mint elsőszülöttnék, apámnak komoly szerepe, és egyúttal morálisan kötelezőként vállalt felelőssége volt, amit átértzett s esetleges konfliktusoknál is mindig előre valóként érvényesített.



Varga Béla (1941 körül)

Gyermekeként tehát szá munkra egy ilyen kettős burok mindig adott volt. Nyilván szorosabbnak bizonyult, merthogy mindennapos együttlétben formálódott keresztapámékkal, a folyvást az üzemben munkálkodó s egyébként is szomszédunkban lakó Béla bácsiékkal, mint a pécsi – apai – nagycsalád többi részével, akikkel hetenként, a felnövekvésünkben szinte mítikussá növelt élményvilágú „Szöllő” úgyszólván saját

összetett birodalom sokszínűségét mutató hatalmas világában visszatérően találkoztunk.

Gyermekségünkben ezzel eleve két pécsi táj szolgált számunkra élettérként: mindennaposként a számunkra gyakorlatilag a várfalon csak ritkásan túlnyúló belváros, legfeljebb a vasútállomástól s a Hullámfürdőtől az Irányi Dániel térig s az Aradi vértanúk útjáig, és talán még a Makár utcai iskoláig terjedően, nem túl sok emelkedő árán bejárhatóan, heti alkalomként pedig e Szöllő, alig a Pálosok alatt, a későbbi Kaposvári út érintésével átnyúlva az utóbb épített s így az eredeti telket átvágó Magaslati út fölé. Ide leginkább autóval érkeztünk, becsomagolva kiváló rolleremet, amikor is hazafelé végig lejtőn robogva folyvást megdönthettem saját gyorsasági rekordjaimat, ám emlékem szerint anélkül, hogy akár csak egyszer elestem volna.²⁸

Ez a nagycsaládi összetartás mindvégig megmaradt. Pedig azzal, hogy az idősebb leány és a legfiatalabb fiú házassága protestáns gyökereket s az addigiaktól elütő mentalitást, hivatást és érzékenységet hozott a generációkon át katolikusnak és iparosnak nevezhető családba, valamint azzal, hogy házasságával az ifjabbik leány eleve Győrbe távozott s utóbb a legifjabb, a frissen felavatott katonatiszt fiú tuberkulotikusan térve vissza a harcterről, családjuk fennmaradása érdekében igazán távolra, az édesanya szüleinek közelségébe, Mátészalkára kényszerült, akár lazulhattak volna az érzelmi kapcsolatok. Mindennek a családközpontúságnak legszebb nagyszülői *ars poetica*ja talán a hosszú időn keresztül érlelt és újraérlelt, gyermekeikkel átbeszélte közös végrendelet volt, mely az Istenbe vetett hittel kezdődött és végződött, egymás változatlan szeretetét bízva legelsőbbben is utódaikra. S habár ebben különös kihívásként hathatott, hogy éppen az idősebb leány hagyatéki eljárása külső hatáság felhívásával éppen az eredeti nagyszülői szándék kétségbevonására irányult, sorsában a hagyatéka mégsem ezért alakult másképpen, hanem azért, mert a nagyszülőktől felépített s a két idősebb fiú munkájával korszerűsített üzemet időközben – 1949 záró napján, Szent Szilveszter ünnepén államosították. Így éppen apám és keresztapám mindennek ellenére áldozatos lelkének köszönhető, hogy noha örök-hagyóként a nagymama még élt, érintettként nemhogy ők nem kezdeményeztek újragondolást, de éppen nagyanyánk öregkora

békességének megóvása végett mindenféle kitalálendő történetekkel utolsó ötnegyed évében titkolták előle a lesújtó hírt, hogy az ő s gyermekei generációja szorgosságának minden gyümölcsét külső erők egyetlen mozdulattal – ami az államosítás volt – enyészetbe taszították.

A nagycsalád összetétele természetesen a nagyszülői szorgosság és érdeklődés továbbélését is meghatározta; érdekes módon azonban a szétváló életpályák ellenére mindenki a maga módján bolondult a motorokért. Apám egész élete az automobilizmus – karosszériaépítés, motorversenyzés, javítás, kereskedelem – büvkörében telt el. Béla keresztapám a javítás nagymestere volt; még élete utolsó munkás évtizedében is, a Citrom utcai valahai Szent Kristóf garázsban mint a Magyar Automobil Klub pécsi lerakatában az immár erősen motorizált nagyváros változatlanul igen szeretett és keresett motorszakértőjeként szolgált. A legkisebb fiú, LACI bácsink ugyan ludovikás tűzértiszt lett, álma azonban úgyszólván élte végéig az autózás körül is forgott. A maguk módján hasonló érdeklődésből adódtak a lányok hitvesei is. Az idősebb leánygyermek, JANKI nénink polgári iskoláját befejezván nagyapjának segédkezhetett irodai munkában, amikor 1925 nyarától Pécsen kezdett szolgálni az Ausztriában végzett katonaember, aki hivatása során – kései lakásának réztáblája szerint vitéz lőfő felsőcsernátoni BAJKA MIKSA ezredes – mindvégig gépkocsi előadóként ill. vonat parancsnokként szolgált, s nálunk garázsíroztatva egyetlen hozományát, versenyzésre is használt Steyr *Tourenwagen*jét, ismerkedhetett meg a tulajdonos leányával. Hasonlóan alakult az ifjabbik leány LONCI néni helyzete, aki a győri szenvedélyes motorversenyző nagykereskedő családból származó aranyifjúhoz, RÖSZLER KÁROLYhoz ment feleségül. Nekünk, gyermekeknek, leginkább emlékezetesek maradtak a háború utáni mecseki családi kirándulások, melyeken mi leginkább a háborúból valamiképpen nálunk visszamaradt (s az immár rossz állapotú és ezért megbízhatatlan saját DKW-autónk helyett előnyben részesített) Zündapp KS 750-es oldalkocsisunkkal voltunk, míg talán Béla bácsiék BMW oldalkocsissal, KARCSI bácsiék pedig (Győrből érkezetten) Zündapp 500 oldalkocsissal. Mert hogyha a nagycsalád összejött, autóval-motorral közösen piknikeltünk, leginkább a Nyugati Mecsek közeli s távolabbi pontjain.

*

Mindezen fenti képhez képest persze a sors keserű fintoraként kell utólag megjegyezni, hogy édesapám 1934-től 1941-ig, harmincöt éves koráig rengeteget repülhetett, kizárólag komoly motoros géppel, de azóta haláláig egyszer sem, amint hogy 1925-től 1949-ig, negyvenhárom éves koráig folyvást autót és motort vezetett, sőt az első erős évtizedben még mindkettővel versenyzett is, de államosítás óta kizárólag teherautóhoz volt – először soförként, majd szerelőként – mintegy egy évtizeden keresztül szerencséje, ám személyautóhoz vagy motorhoz már sohasem. S LACI nagybátyánk kivételével, aki motor-vonzalmában pécsi örökségéből, olthatatlan szomjának végre egyszer kiélésére, családi örökségét Trabant-vásárlásra fordította,²⁹ valamint KARCSI bácsi kivételével, aki még sokáig meg tudta tartani motorját, ugyanez mondható el a többiekről is.



„Diamond T Model 968 Truck, Cargo, 4 ton, 6x6 (G509)”³⁰

Pontosabban és röviden: az államosítás után apám a Pécsi Útfenntartó Vállalathoz került (a Rét utca végén, a Mártírok útja délkeleti sarkánál volt ennek irodája s garázsa egyaránt), ahol egyedül rendelkezvén kellő jogosítvánnyal, ő lett egy a háborúból megmaradt tankszállító nehéztehergépkocsi, az emlékeink szerint 12 tonnás, csörlős s utánfutós Daimond soförje,

éveken át járva nemcsak szükség szerint az országot, de különösen télidőben – mint egyedül mindenén áttörő hókotró jármű – kirendelve hosszú hetekre a Mátravidékre is, hogy se RÁKOSI-ék, se KODÁLYÉK a téli üdülésben hiányt ne szenvedjenek. Később került hibafeltevőnek a XIV. Autójavító Vállalat előbb volt MESTRITS-garázsbeli telepére (Munkácsy Mihály u. 35.), majd új, egyesített telephelyükre, a vasúti átjáró alatt a temető felé, nagyjából az egykori Börgyárral szemben (Bolgár Néphadsereg útja 33.). Ha nem is volt felhőtlenül boldog, munkájában változatlanul dolgoz maradt, amiről újságtudósítások, emlékezőések egyaránt tanúskodnak.³¹ Otthon mindent megszervezett, családeletet előreívó készségeket fantasztikus tervezéssel és tökélyvel barkácsolt, alig várva ugyanakkor, hogy szabad órákra lelhessen, amikor foteljének meghitt csendjébe visszahúzódva saját könyvtárának történelmi kézikönyvsorozatait újraolvasa vagy közkönyvtárakból elérhetővé tett történelem-idéző regényeket bújjon. Eljutott hamar a bölcs rezignációig, amikor múltat és jelent pozitívumaiban s negatívumaiban (saját sorsát is beleértve) megbékélt kiegyensúlyozottsággal értékelt, számunkra a legtöbbet adva az új feltételek közötti felnőtté váláshoz.

VARGA BÉLA

Emlékeim a pécsi Varga-cég történetéről

Apai nagyapám falusi kovácsmester volt Baracson. Apám 1872-ben született, ő is a kovácsmesterséget tanulta ki, majd a segédlevél megszerzése után mesterlegény vándorútra kelt. Barcsról Kanizsa felé indult, majd egy Galambok nevű zalai község¹ érintésével Veszprémen és Fehérváron keresztül, körülbelül egy év alatt ért fel Pestre. Hat-hét évet tölthetett fenn ZUPKA LAJOS kocsigyártó mesternél, ahol végül a korabeli szóhasználat szerint művezetőként, vagyis a ZUPKA utáni első emberként dolgozott.² 1878-ban jött le Pécsre mesterének a javaslatára, és itt önállósította magát. Egy kovácsműhelyt vett meg, KRAUTSACK kiöregedett mester üzemét, az akkori Búza téren, a borpincével szemben, az akkori Kispiac sarkán, a tér kiszögellésétől délre, 240 koronaért.³ Ez a műhely bérletét és a felszerelés vételárát foglalta magában. Néhány év után azonban már megvette a Felsőmalom u. 3. számú házat, ami egy duplaudvarú nagy földszintes ház volt, ahol maga is lakott. A hátsó udvarban berendezte üzemét, a kovácson túl bognár-, fényező és kárpitosüzemmel, és itt már maga kezdhette munkásaival a kocsik teljes építését. Ő mindig csak személyszállító kocsikat gyártott: az alapméretek (keréknagyság, nyomtáv stb.) betartásával maga tervezte és gyártotta a Feyton-kocsikat, batárokat, Landauer-kocsikat, az Eszterházy-kocsikat, a hajtókocsikat. A bányaüzem részére gyártott omnibuszokat, amiket szintén két ló hajtott, noha 10–12 személyesek voltak. Apám érdeme volt ugyanis, hogy minden kocsit igyekezett könnyűre gyártani.

A szakmából akkoriban Pécsen működött még VIRÁGH JÓZSEF,⁴ REICHENAUER IMRE és SICKINGER az akkori Rókus utcában. Apám javította is mások kocsijait, és ilyenkor tűntek szembe saját kocsijainak az előnyei. Mint mondotta, nem a nehéz kocsi az erős kocsi, mert az súlyánál fogva saját magát pusztítja, hanem a könnyű, a karcsúra, de erősre méretezett, mert az ilyenek sokkal jobban bírják az adott útviszonyokon a hajtást. Teóriáját bebizonyította, amikor a század elején a postaminisztériumnál pályázott egy kocsival az erdélyi és horvátországi-szlavóni-

ai postamenetek számára. A korábbi nehéz kocsiknál ugyanis sem a lovak, sem a kocsik nem bírták a nehéz, hegyes terepet pénz-, levél- és aprócsomag-küldeményükkel. Amivel apám pályázott és nyert, az egy talán mindössze 200 kilogrammos konstrukció volt: könnyű favázú, a fordulékonyság érdekében rövid, a kocsisbakon könnyű, nyitható tetőelemmel, az egész hátsó terhelhető tér kosárfonású, hátul nyitható, belsejében egy lemezből készült vaskazettával az értékes küldemények befogadására. Ebből valóban gyártott is vagy 50-40 darabot; ám a megrendelés az egész magyar postaigazgatás területére szólt, és így sok százat gyárthatott volna, ha nem jön közbe az első világháború. Apám számított rá, hogy domborzati viszonyaira tekintettel konstrukcióját majd Ausztria is átveszi, ám ebből – szintén a világháború miatt – nem lett semmi.

A pécsi városi postának ő csinálta az összes csomagkézbesítő kocsit – ezek szabványtípusok voltak –, és javításukat is ő végezte. Amikor megalakult a pécsi mentőegyesület, az első két lovas mentőkocsit is ő készítette. Magán üzletköre kiterjedt a szomszéd vármegyékre, arisztokratákra, ügyvédekre, nagykereskedőkre, a zsírosabb falusi plébániákra, a pécsi püspökségre. Gróf ZICHY GYULA volt akkoriban a püspök, aki maga is földbirtokos ember lévén, annyira együtt élt kocsijaival, hogy évente kétszer audiencián fogadta apámat, amikor tavasszal, ill. ősszel személyesen járta végig a püspökség vagy negyedszáz kocsiját vele, hogy apám a téli, ill. a nyári használat után minden kocsit megjavítva azokat műszakilag ismét tökéletessé tegye. Ugyanilyen kapcsolatban volt a szenvedélyesen kocsizó ZSOLNAY-családdal is. Hasonló szívélyes kapcsolatai esetében maga patkolta a lovakat is. Herceg MONTENUOVO, a somogyi SZÉCHENYI grófok, BIEDERMANN báró, MAJLÁTH gróf Bakócáról például szintén ilyen kapcsolatok voltak. Ő készítette megyéjének, városának a parádés kocsikat; a tűzoltóknak a központilag kapott kocsikat pedig javította. FRIGYES főhercegék, BENYOVSZKY MÓRIC gróf, az APPONYI grófok Tolnából és igen sok nagybirtokos, gyáros szintén az üzletköréhez tartoztak.

Annak érdekében, hogy anyagilag a vállalkozását beindítsa, majd biztosítsa, gyakran vásárolt egy-egy házat, főként Pécs periferiáján, többnyire soklakásosokat, amiket helyrehozott, és néhány hónap múltán nyereséggel továbbadott. Emlékeim szerint egészen a második világháborúig folytatta ezt, állandó

kapcsolatban állva ingatlanközvetítőkkel, kőművesekkel és így tovább. Emlékszem olyan esetre is, hogy csődtömeget vásárolt meg egy horvátországi kereskedőtől, hasábfát, fölhozatta Pécsre, a mai Bajcsy-Zsilinszky úti vasúti átjáró előtt fekvő tárház udvarába, és a tél folyamán eladta. Veresegyházán volt egy akácos-része, talán hasonló ügylettel kapcsolatosan.

1905-ben nősült, pár éven belül költözhetett át a Rákóczi út 45. szám alá, megvéve az üzem céljára a házat, mert ez üzleti szempontból – országút lévén – sokkal előnyösebbnek tűnt. Az utcafronton az alagsorban volt a bognárműhely, felette az utcára nyílóan egy három kirakatos készkocsiraktár, a kovácsműhely, a fényező- és kárpitosműhely az udvarban, az udvart teljesen felaszfaltoztatta, és a fél udvar felett féltetőt építtetett, minek a gerendázatán tartotta a pallókat, a deszkaanyagot (stb.). Éjszákára telezsúfolta az udvart a javításra váró kocsikkal, amiket a segédek reggel munkakezdés előtt kitoltak a Hal tértől az Irgalmasok utcáig, hogy az udvarban dolgozni lehessen.

Ahogy én vissza tudok emlékezni – 1910-ben születtem –, a munkaidő reggel 7 órától délután 4 óráig tartott, egyórás ebédszünettel. Ezt ő vezette be, így tanulta Pesten ZUPKÁÉktól is. Hogy ennek kivételességére emlékeztessenek, TARNIK lópatkoló kovács, későbbi szomszédunk például már világosodáskor, nyáron gyakran fél ötkor kezdett, és egészen este kilencig, fél tízig a kováctűz fénye mellett dolgoztatott. Ebben az üzemében apámnak lehetett három kovácssegédje, két-három bognársegédje, két-három fényező, egy kárpitos, és az egyes mesterségekre elosztva még hat-hét inas dolgozhatott. Volt külön inasszoba: a vidéki inasok ott laktak, és teljes ellátást – kosztot és mosást – is kaptak. Apám mindvégig munkaruhában, mesterköténnyel, nadrágban és ingben dolgozta végig munkásaival a napot. Szinte rendszeresnek mondható, hogy segédei egész családját ismerte, gyakorta meglátogatta őket, esetenként házvásárláshoz pénzt kölcsönzött nekik több éves visszafizetésre, vagy építeni és berendezkedni segített nekik, gyermekeik pedig családunkhoz – játszani – bejáratosak voltak. A javító munkák mellett ebben az időben hetente két és fél új kocsi készült a hajtókocsikból.

Amint a munkaidő véget ért, apám rögtön kimosakodott-költözködött, s elment a Polgári Kaszinóba vagy a Nádor kávéházba, és ott beszélgetett, olvasott.

Lakásunkra előfizetve a *Dunántúl* és a *Budapesti Hírlap* járhatott. Sokat olvasott könyvet is; nem lévén iskolázott, így módon szépirodalommal pótolta tanulmányait. A hozzá illő polgári réteggel ismerkedett s barátkozott; többször volt például a Nemzeti Kaszinóban is, de nem érezte magát olyan nívón, hogy ott befogadottnak tudhassa magát. A hétvégét családjával töltötte; később a szombatokon már csak fél napot dolgoztak.

A Rákóczi út 34. szám alatti telephelyet 1920-ban vásárolhatta. Itt a lakás is nagyobb volt, maga a telephely pedig legalább háromszor akkora, mint a megelőző. Ezt RADICS LÖRINCZ kádármester örököseitől vásárolta. 1921-ben, augusztus 20-án, Szent István ünnepén, a nemzeti hadsereg bevonulása napján költözködött ide be. A műhely és a készkocsiraktár az udvarban L-alakban helyezkedett el: a Rákóczi út felől, balról kiindulva készkocsiraktár, utána a sarkon a kovácsműhely, majd befelé a bognárműhely, a fényezőműhely, és a legvégén a kárpitosműhely, immár a Majláth utcára nézően. A munkáslétszám itt 25 körüli lehetett. Inasokkal már nem foglalkozott, mert ZICHY gróf ekkora már megépítette a mai Gyermekeklinika épületében a Julián tanonciskolát és internátust. Ugyanakkor 1923–24-ben már kezdtek elterjedni Pécsen a taxik, a magánautók, ami a kocsik iránti érdeklődést kezdte visszavetni. 1925–26-ban a kocsigyártás lassan leállt, hogy átálljanak a karosszériagyártásra. Elsőként a Pannónia sörgyárnak sörszállító autót, CIRJÁK I. ANTALnak duplafalú jégszállító kocsit, a NEUMANN SÁNDOR tejüzemnek pedig üzemi teherautót készítettek. 1926-ban indult meg Pécsen az autóbushálózati közlekedés, először a Széchenyi tér és a Köztemető között, és ehhez a két első autóbust – Renault alvázra és motorra (motorháztetővel, de már első sármentő nélkül) – apám cége építette. A következő járat már Pécsbányára az ezeréves gesztenyésig ment, az ezt követő a mecseki üdülőszállóig – ezek kocsijait (a Győri Vagongyár alvázaira) szintén a cég készítette. Ezek mind egyedi konstrukciók voltak.

1926-ig az épület balról a kapuig volt meg. A kapu deszkapu volt, attól jobbra pedig alacsony földszintes épület állott, lakás céljára. 1926-ban kapott az épület zárt kocsibejárót. Az attól a Zsolnay-szobor felé eső rész kiépült, hatalmas, kifelé nyitható kirakatokkal; ekkor épült a benzinkút és sok más egyéb is. A kirakatos rész autószalonnak épült (amiben mint

készáruraktárban 1928-tól a Steyr-képviselőt kocsijai autószalonszerű bemutatásban állottak), udvar felé a folytatásában két irodahelyiség. Ezek felett, az udvari fronton beépítetlen padlástér, faraktározás céljára. A két irodahelyiséget követően szintén a Zsolnay-szobor felé eső oldalon volt az olajraktár, akkoriban még fahordókban tárolva az olajat.

1906-ban született Gyula bátyám, érettségi után szintén Pestre, a ZUPKA-céghez ment, ott sajátítani el a karosszéria-építés mesterségét. Segédlevele ezen belül az összes szakma gyakorlására feljogosította: a kovács mellett a lakatos, a bogár mellett az asztalos és a többi szakmára. Gyula bátyám 1926-ban jött vissza apám műhelyébe, és az említett buszok már az ő karosszéria-tervezésével készültek. Ekkorra apám már mindenfajta kapcsolódó szakma gyakorlására engedélyt kapott. Fizikailag már csak kevésbé dolgozott, inkább vezette a céget, tervezett. Apám egyre inkább csak kárpitosmunkát végzett.⁵ Én 1926 őszén kezdtem el a karosszérialakatos és motorszerelő szakmát tanulni, ugyancsak apámnál. 1928-ban szabadultam fel, s attól kezdve a cégnél dolgoztam. A gazdasági válság azután munkahiánnyal jött, ezért az alkalmazottak számát a minimumra kellett csökkenteni. Így vészeltük át az időt 1932–33-ig, amikor már megindulhatott valamiféle fokozatos emelkedés. A válság éveiben mindenféle aprómunkát végeztünk, még ami nem tartozott is szorosan a szakmához: vasmunkát és famunkát, így például terményért eladva federes üléseket. Közben építhettünk még az egyetemnek ételszállító autót, de az említett nyolc buszon túl a válság évei előtt több jármű nemigen épült. A benzinkúttal, olajraktározással egyidejűleg beindult a garázsüzem, mintegy 28–30 akkori személykocsinyi férőhellyel. Szolgáltatás ekkor még a benzin- és olajeladáson túl nem volt; minden karbantartási munkát az egyes kocsik sofőrjei maguk végeztek, műhelymunkával pedig máshová mentek.

A rohamos gazdasági növekedés igényt támasztott a garázsizálás és szervizmunka, a karbantartás, kocsimosás és egyéb munkák tekintetében, olyan rohamosan megnőtt a gyári gépkocsik száma. Ennek megfelelően a karosszériagyártó üzem, a műhelyek száma és alapterülete csökkent, noha még tartott a karosszériagyártás. Időközben készültek olyan buszok, mint a bonyhádi járat, a mohácsi járat, a Siklós és Harkány közötti

járat buszai, egy-két autóbusz Hőgyészen a vasútállomás és a falu közötti járatra JESZENSZKY gróf számára, és mások.

Apám ekkor már csak lazítva dolgozott: később kezdve, ebéd után vissza nem térve. Fokozatosan, szinte észrevétlenül vonta ki magát az üzem vezetéséből, az üzemben dolgozásból.

A kocsigyártás időszakában a számlákat még apám készítette, anyám tisztázta, amiben utóbb – 1926-tól talán – JANKA nővérem segédkezett. Később Gyula bátyám is végzett ilyen munkát, vezetői tevékenysége előtérbe kerülésével azonban már egy irodakisasszonyt alkalmazott. Amint a cégbe bátyám belépett, aláírhatott a cég nevében; a szabaduláson kívül kezdve én is. A munkamegosztás közöttünk spontán alakult ki: bátyám inkább irányított és a tervezésben kamatoztatta tudását, én a munkások között a műhelymunkában vettem részt.

*

Apám kocsigyártó üzemének földrajzi hatókörét nagyjából a vele valóban konkurens cégek elhelyezkedése határozta meg. Kaposvárott működött az apámnál idősebb MAYER-cég,⁶ azután Nagykanizsán egy cég, dél felé legközelebb Eszéken, Szabadkán, és tovább kelet felé Szegeden. Nagyjából az e városok közt megvont körben apám cége volt a szakmailag legelismertebb üzem. Emlékezetem szerint Baranya, Dél-Somogy, Tolnának a déli része voltak mindenekelőtt a területei, a Dunától keletre, ill. a Drávától délre csak ritkán adhatott el. Ugyanakkor emlékszem arra, hogy Szarajevo környékéről is volt egy valóban török viseletű gazdag ügyfele, még gyermekkorom idejéből.

Szakmájában a legnagyobb kitüntetés akkor érte, amikor az 1907-es Pécsi Országos Kiállításon az általa készített és kiállított kocsikért állami nagyérmmel kitüntették.

Valamikor a szerbek alóli főlsszabadulás után, az 1920-as évek derekán emlékszem egy az akkori hadapród iskolában rendezett Baross-kiállításra, amelyen Baranya és a régió iparosai, mezőgazdászai állították ki termékeiket. Azt hiszem, apámtól gyártott két kocsit húzhattunk a kiállításra, amelyekkel apám valamilyen aranyérmet nyert.

Ami az üzleti publicitást illeti, apám a hirdetéssel foglalkozó vigéceket mindig elutasította. Azt vallotta, hogy a jó bornak nem kell cégér. Tudomásom szerint újságokban és hasonló he-

lyűtt nem is hirdetett, csupán olyan kiadványokban, almanachokban és hasonlókban, ahol más jelentős pécsi iparosok is hirdettek.

Közéleti szereplésre sosem vágyott. Szociális érzelmű emberként élt, munkásai szinte versengtek azért, hogy hozzá meheszenek dolgozni: többet fizetett, túlórázás nem volt – a jogilag kötelezőn túli gondoskodás játszhatott szerepet ebben. A pécsi ipartestületben mindig akarták, hogy elnök legyen, de elhárította, mert ez a munkától vonta volna el. Az ipartestületi vezetőségben azonban hosszú időszakokon keresztül szerepet játszott. Az 1930-as évek közepe táján lehetett, hogy virilistává választották, és miután Pécsnek ekkor hét virilistája volt, ezt a kitüntető megbízást üzletvitelének, jó hírnevének is köszönhetette.

*

Megjegyzem, hogy a szakma akkori nyelvén alváz alatt, amit a gyár készen szállított, a következőt értették: motor a meghajtószerkezettel, kerekek a gumiabroncsokkal, a motor védelmét szolgáló motorháztető, természetsszerűleg a hűtőt is külső megmunkáltságában beleértve, továbbá a villamos berendezések: akkumulátor, első és hátsó lámpák, tehát az első fényszóró (városi, köd- és fényszóró) és hátul a rendszámmegvilágító lámpa (ami helyzetjelzőként is szolgált). Fordék csupaszon szállítottak. A Steyr-kisteherautó vezetőfülkével (torpedó, szélvédő, ülés háttámlával, ajtó stb.) adta az alvázat, továbbá sármentővel az első keréknél. Volt olyan gyár – talán a Fiat –, amelyik torpedóval (ami a motorház után következő része a karosszériának, amelybe a műszerek vannak beépítve, és a szélvédő a kerettel együtt ráépítve, átmenetként szolgálva a motorház és az utasfülke között), továbbá első sármentővel szállította az alvázat.

Pécsre csak Pestről hoztunk alvázat. Éjszakai személylyel mentünk fel, éjfélkor indulva Pécsről, reggel 8-ra érve fel a Keleti pályaudvarra, és akkor a délelőtti alvázátvétel után indulunk vissza, késő délután vagy este érkezve vissza Pécsre.

Az alvázat úgy hoztuk le, ahogy volt: átvételkor ládában kaptuk a szerszámokat és kellékeket, és erre zsákvászonnal kitömött szalmapárnát téve, kétoldalt ferde póznából valami kar-

támlafélét rögtönözve hajtottunk le Pécsre. A 208 km-es távot három és fél, négy óra alatt tettük meg alvázon, általában pihe-nés nélkül (legfeljebb a 111-es kilométerkönél, a paksi Erzsébet-szállónál álltunk meg, egy tejfölös tûrora, szalámira vagy hasonló uzsonnára).

Ami a gépkocsi márka-képviselőket illeti, az 1920-as évek második felében Steyr-képviselő volt; nem tudok arról, hogy a Dunántúlon még másutt is lett volna Steyr-képviselő. Mercedes-képviselő a válság éveiben volt, de tényleges eladásra nem emlékszem. Opel-service a 30-as évek második felében a Dél-Dunántúlon futó Opel-kocsik revíziójára indult be, s ez talán másfél-két évig tartott.

Az 1938 és 1945 közötti időre tehető a MAJLÁTH-vezérképviselőtől a dél-dunántúli DKW- és BMW-képviselő elnyerése. Gyakorlatilag 1943-ig történhetett új kocsi szállítása. BMW-eladás talán összesen kettő volt (az egyik LUTONSZKY ERNŐ Pécs-árpádtetői erdőgazdasági igazgató főmérnöknek, a másik egy hegyháti igazgató-tanítónak, aki örökség folytán szerzett pénzből vásárolt). DKW viszont legalább 250–300 db forgalmazódhatott az öt év alatt. Eladási ára a BMW-nek 7000 pengő körül lehetett (s a Mercedesé is 6000 körül), a DKW pedig 3260 pengő. 3% vagy kevéssel előlött lehetett a bennünket mint képviselőt és eladót illető jutalék. A forgalom olyan nagy volumenű volt, hogy Gyula bátyám saját járművel nem rendelkező autóbolond barátai segédkeztek szíves-örömmel a Pécsre szállításban (így pl. dr. Kiss LÁSZLÓ ügyvédbojtár és testvére, Kiss LAJOS, a későbbi redőnyüzemes). Volt olyan hét, hogy a DKW Meisterklasse típusból 3-4 darabot is eladtunk.

BÖSZ ATTILA

A »Mecsek Garázs«

(Egy pécsi kocsigyártó vállalkozás a XX. század első felében) [†]

Bevezetés

Tanulmányom témáját a pécsi kisipar történetének köréből merítem, benne a Varga Gyula által Pécssett 1896-ban alapított kocsigyártó – később autókarosszéria-építő – cég életével kívánok foglalkozni. A korabeli Pécs jeles járműipari vállalkozása országos ismertséget és elismertséget hozott Varga Gyula és családja, elsősorban az üzemet tovább működtető fiai számára.¹ A pécsi iparos família a XX. század első felének nehéz időszakai ellenére is mindig képes volt vállalkozásának megújítására, miközben a hagyományokat is tiszteletben tartotta. A fogatolt járművek gyártása után, erre épülve a motorizált járművek készítésére rendezkedett be a cég. Egyik forma következett a másikkól: a már ismertté vált kocsikészítő üzemre épült a még sikeresebb autókarosszéria-gyár és autószerelő műhely. Az 1930-as évek változásait követve a szolgáltatásokra helyeződött a hangsúly, ekkor lett a cég „gépkocsi- elhelyező”, korabeli szóhasználattal „garázs”. A családi vállalkozás életében öt sorsfordító esemény zajlott le öt évtized alatt: két világháború, a szerb megszállás, a világgazdasági válság és a motorizáció megállíthatatlan térhódítása. Külön-külön mindegyikbe belebukhatott volna, ezzel szemben mindegyikből megerősödve került ki. Dolgozatomban – levéltári forrásokra építve – az alapítástól az erőszakos megszüntetésig (1896–1949) követem nyomon a gyár 53 éves történetét.

A bevezetésben röviden foglalkoznunk kell a kocsi történetével és szerkezetével, mert ebből, illetve a hintó felépítményéből alakult ki a korai autók karosszériája. (A világon elsőként autónak tartott BENZ-féle jármű valójában motoros tricikli volt.) A kocsi köztudottan középkori magyar fejlesztés: könnyű szerkezetű, de erős, kis teher gyors mozgatására készített, elsősorban személyszállításra használt lófogatú jármű. Európai elter-

jedését elősegíthette, hogy a MÁTYÁS király által rendszeresített Buda–Bécs postajáratok járműveiként valószínűleg ilyen kocsikat használtak. Formáját és funkcióját alapvetően megtartotta egészen az autók térhódításáig. Rokona, a hintó a XIX. század végén már tulajdonképpen a kocsi rugósított változatát jelentette.² Lényege, hogy a kocsiszekrény felfüggesztést kap, ezzel a rázkódás az utasok kényelme érdekében jelentősen csökken. Utastere fedett, felépítménye festett-fényezett, díszesebb és kényelmesebb is, mint a kocsi, és reprezentációs célokat szolgál. „Luxusjárműként” is emlegették és egy kocsigyártó szakmai hírnevét nagyban növelhette, ha jó minőségű hintókat tudott készíteni a magasabb társadalmi körök számára.

Varga Gyula elsősorban ilyen járműveket készített, mégpedig magas színvonalon. Az elkészítés nehézségét az jelentette, hogy egyrészt a hagyományos elemekből kellett építkezni, másrészt viszont a kényelmi szempontok miatt szükséges volt fejleszteni őket.³ A hintó laprugóval ellátott felépítményéből alakult ki aztán az autó karosszériája. A kapcsolatot a karosszéria szó etimológiája is mutatja: a francia *carrosse* [hintó] szóból alakult ki a *carrosserie* változat. Részben ez a kapcsolat ad magyarázatot arra a kérdésre, hogy egy kocsigyártó műhelynek miért volt egyáltalán lehetősége átváltani az autóépítésre. A magyar kocsigyártás a XIX. században fénykorát élte, a diszjárművek előállítása pedig még a XX. század elején is lépést tudott tartani a motorizációval. Varga Gyula a fogatolt járművek virágkorának végén, az autózás korának hajnalán kezdte meg kocsigyártó tevékenységét.

A kezdetek

Varga Gyula 1872. szeptember 18-án született a Somogy megyei Kálmáncsán. Szüleit, VARGA FERENCET és PASSUTH TERÉZIÁT ott keresztelték meg, ahol korábban házasságot kötöttek, a szuloki római katolikus plébánián. (Testvére, VARGA ISTVÁN viszonylag későn, 1895-ben született. Az ő fia, IFJ. VARGA ISTVÁN később szintén Pécssett telepedett le, és az asztalos szakmában helyezkedett el).⁴ A család 1878-ban Barcsra költözött, ahol az apa lett a falu kovácsa és kocsigyártója.⁵ Varga Gyula 1890-ig, 18 éves koráig mellette dolgozott, nyomdokaiba lépve tanulta ki a kovácsmesterség és a kocsigyártás alapvető fogásait.⁶ 1890-ben a kovácsszakmában megszerzett segédlevéllel ta-

paszталatszerzés céljából vándorútra kelt. Galambok, Veszprém és Fehérvár érintésével jutott el a fővárosba, ahol ZUPKA LAJOS kocsigyártó cégénél töltött el hat évet.⁷ ZUPKA szintén kovácsként kezdte, majd kocsigyártó műhelyt rendezett be az Üllői úton. Cége az autók magyarországi megjelenésével egy időben kezdett el foglalkozni karosszériák építésével, később Mercedes-felépítményeikkel tűntek ki (pl. HABSBURG JÓZSEF főherceg gépkocsija).⁸ Varga Gyula nála tökéletesítette szakmai tudását: itt tanulta az üzemszervezést, vezetői tapasztalatokat szerzett és a munkarendet szintén innen ültette át saját műhelyébe. (Későbbi „gyárszerű üzeme” méretében is megegyezett az itteniével). Tehetsége és munkabírása révén a mester utáni első ember, vagyis művezető lett.

1896-ban költözött Pécsre és feltehetően betársult a már működő DRENDA JÓZSEF-féle kocsigyártó üzembe, azután tíz évig közösen dolgoztak. A cég neve 1896-tól kezdve „Drenda és Varga”.⁹ Három tény utal arra, hogy Pécsre költözvén még nem önálló céget alapított és saját ingatlant sem vásárolt. Az első: miután 1906-ban elköltözik a Rákóczi út 45. alá, a Felsőmalom utca 3. bérlete DRENDAÉ marad, aki itt tovább folytatja a kocsigyártást. A második: Varga Gyula az egyik cégjelzéses papíron az 1888-as pécsi általános kiállítás érmét tünteti fel, amit azonban ő nem kaphatott, mert ekkor még ZUPKÁNÁL volt művezető Budapesten. Ezt az érmet valószínűleg a már akkor is működő DRENDA-cég érdemelte ki, Varga pedig a társas cég jogán vitte tovább. A harmadik: először 1906-ban vásárol bizonyíthatóan saját ingatlant, ahol felépíti önálló cégét, és itt alapít családot, teremt egzisztenciát.¹⁰

Fia, Varga Béla visszaemlékezése szerint Pécsre költözése után nem sokkal (de mindenképpen 1900 után – B.A.) vásárolt ingatlant a Felsőmalom utca 3. szám alatt (valójában közösen bérelhették DRENDAVAL), ahol ő maga is lakott, és műhelyét is ide helyezte át a Búza tér 7. alól, KRAUTSAK FERENC kovács volt műhelyéből, amit addig összes felszerelésével együtt bérelt.¹¹ Itt már a kocsik egy helyen történő, teljes gyártása folyt, a kovácsműhely bognár- és fényező üzemmel egészült ki, méretében azonban ekkor még a kézművesipar keretei közt tevékenykedett.

A Rákóczi útra költözés volt az első nagy állomás a siker felé vezető, kemény munkával kikövezett úton, ám a döntő lépés

ekkor még váratott magára: ami igazán a konkurencia fölé emelte a céget, az autókarosszéria gyártás beindítása. Mint említettem, a családalapításnak is ekkor jött el az ideje. 1905. augusztus 29-én házasodott össze Németbólyban az itt 1880-ban született SCHWARCZKOPF JOHANNÁVAL (aki a név magyarosított változatát, a JANKÁT használta). Frigyükből öt gyermek született, sorrendben: ifj. Varga Gyula, JOHANNA, Béla, LÁSZLÓ és ILONA. A családi vállalkozásban érdemben a két idősebb fiú, Gyula és Béla vett később részt, a két leány másik városba ment férjhez: VARGA JOHANNA BAJKA MIKSÁHOZ Kassára, VARGA ILONA pedig RÖSZLER KÁROLYHOZ Győrbe. A harmadik fiút, LÁSZLÓT, katonának nevelték, beiratták a Ludovikára, amit m. kir. honvéd főhadnagyként hagyott el.¹²

A kocsigyár felfutása

Varga Gyula 1906-ban tehát házat vásárolt a Rákóczi út 45. szám alatt, ahova átköltözött feleségével és újszülött fiával, illetve ahol berendezte műhelyeit és raktárát.¹³ Engedélyt kapott a ház emelettel történő bővítésére: műhely és raktár kialakítása volt a cél. A homlokzatot úgy kellett létrehozni, „*hogy az épület egy lakóház normál homlokzatával bírjon*” és az utcának a helyszínen szemlélő építési bizottság által kijelölt vonalába essen. Az építkezés művezetője PILCH ANDOR építőmester, a kivitelező vállalkozó pedig ifj. HIMMEL FERENC kőművesmester volt. A pincerészen volt található a szuterén, amely a járdaszintre nyíló kis ablakaival fa és szén tárolására szolgált. A földszinten egy kocsibejáró, egy iroda, a fényezőműhely, hátrébb az udvaron a nyerges-, mögötte a kovácsműhely, aztán a mosókonyha, majd a fészer kapott helyet. Az emeleten a raktárt alakították ki.¹⁴ 1914-ben még fürdőszobát is toldottak az emeleti részhez.¹⁵

Az 1906-os évben Varga Gyula 17 alkalmazottat irányítva már biztosan önállóan vezette cégét, mely főként fogatolt díszjárműveket, hintókat gyártott főurak számára: Phaeton-hajtókocsikat, Eszterházy-kocsikat vagy Landauer-hintókat építettek. Sikereit jól példázza az 1907-es Pécsi Országos Kiállításon elnyert legmagasabb kitüntetés, az Állami Ezüstérem, melyet a kereskedelemügyi miniszter adott át. Ebben a konkrét esetben az ezüstérem volt a kocsigyártók legnagyobb elismerése, a vegyes kategória aranyérmét ugyanis egy műszaki cikket gyártó budapesti cég kapta.¹⁶ A mesternek jó kapcsolata volt gr.

ZICHY GYULA püspökkel, aki évente kétszer audiencián fogadta, és ekkor személyesen járták végig a püspökség mintegy 25 darabos kocsiállományát ellenőrizve annak állapotát. Hasonlóan jó kapcsolatban állt hg. MONTENUOVOVAL, a somogyi SZÉCHENYIEKKEL, de a „szenvedélyesen kocsizó” ZSOLNAY családdal is.¹⁷ Készített kocsikat többek között BENYOVSZKY MÓRIC gróf és FRIGYES főherceg számára is. Hintói nem csak a Dél-Dunántúlon voltak ismertek – bár ez volt a fő piaca –, hanem az egész Monarchia területére eljutottak. Más típusú járműveket is készített, például Pécs város közönsége számára ő gyártotta a város két első fogatolt mentőkocsiját (az elsőről lentebb még lesz szó) és a posta összes csomagkézbesítőjét is.

Minden kocsit könnyű szerkezetűre igyekezett készíteni: „mint mondotta, nem a nehéz kocsi az erős kocsi, mert az súlyánál fogva saját magát pusztítja, hanem a könnyű, karcsúra, de erőre méretezett, mert az ilyenek sokkal jobban bírják az adott útviszonyokon a hajtást. Teóriáját bebizonyította, amikor a század elején a postaminisztériumnál pályázott egy kocsival az erdélyi és horvátországi-szlavóniai postamenetek számára. A korábbi nehéz kocsiknál ugyanis sem a lovak, sem a kocsik nem bírták a nehéz hegyes terepet pénz-, levél- és aprócsomag küldeményükkel. Amivel apám pályázott és nyert, az egy talán mindössze 200 kilogrammos konstrukció volt: könnyű favázú, a fordulékenyság érdekében rövid, a kocsisbakon könnyű, nyitható tetőelemmel, az egész hátsó terhelhető tér kosárfonású, hátul nyitható, belsejében egy lemezből készült vaskazettával az értékes küldemények befogadására.”¹⁸ Varga Gyula nem tett mást, mint hogy a hagyományos szerkezetű kocsit készítette, itt érhető tetten hagyománytisztelete és szakmai hozzáértése: „a szakmából akkoriban Pécsen működött még VIRÁGH JÓZSEF, REICHENAUER IMRE és SICKINGER az akkori Rókus utcában. Apám javította is mások kocsijait és ilyenkor tűntek szembe saját kocsijainak az előnyei.”¹⁹ Fél száz darab „zöld postakocsit” gyártott le a fenti nyertes pályázat kapcsán az ország 29 vármegyéjébe, az I. világháború eseményei azonban megakadályozták, hogy többet gyártson, pedig a pályázat az egész ország területére szólt, így több százat készíthetett volna. Később, a gépjárműgyártás fellendülésével párhuzamban a Posta 1925-től indította meg a maga zöld társas gépkocsijait, melyek előállításába valószínűleg ismét bekapcsolódott a Varga-cég is.²⁰

A tulajdonos maga nem volt katona, 1915-ben mentességet kapott a frontszolgálat alól. Hogy pontosan miért, nem sikerült kideríteni, de az bizonyos, hogy 15 fős háztartásáról (ebből 3 olasz hadifogoly) és közérdeket is szolgáló üzemének működéséről gondoskodnia kellett; talán ez volt a méltányosság oka.²¹ A hátszágban is vállalt ugyanakkor a háborúhoz kötődő feladatot, részt vett a fogatoknak, szállítóeszközöknek a hadsereg számára történő átvételét intéző bizottság munkájában, mint „*polgári bizalmi férfi*”. Erre a fizetéssel járó hivatalos tisztségre csak elismert, köztisztviselőként álló, szakmailag megbízható iparosokat jelöltek ki (a kereskedelmi miniszter külön kérésére).²² A főispán 1915. augusztus 12-én, mint az átvételi bizottság tagját nevezi meg Varga Gyulát (az iratban elírták: Vargha Ferencet említene, aki a Rákóczi u. 45. alatt lakó kocsigyáros, ekkor azonban biztosan Varga Gyula lakott ott, VARGA FERENC foglalkozása pedig egyébként hentes volt). Rajta kívül ROSTÁS GÉZA pécsi szíjgyártó került a bizottságba. A miniszter május 14-én kelt leiratában értesítette a törvényhatóságokat, hogy a hadsereg új járműveket szeretne készíttetni helyi kisiparosokkal, a Varga cég részvételéről azonban nem találtam információt.²³

A kocsigyár világháborús működéséről egyetlen – de nem elhanyagolható – adatot találtam. Nevezetesen a Varga-cég építette meg a közadakozásból Pécs számára vásárolt mentőkocsit. „*Végre van mentőkocsink!*” – üdvözölte a *Pécsi Napló* 1915 elején a fontos eseményt, midőn január 3-án délelőtt 11 órakor NENDTIVICH ANDOR polgármester és a város vezetése látványos kerek között a Városháza előtti téren átvette a fogatolt járművet.²⁴ Nagy jelentősége volt a korszerű berendezéssel (pl. a mentőorvos telefonon tudott beszélni a kocsissal, erős fényszórók világították az utat éjszaka) ellátott szállítóeszköznek, ugyanis a pécsi kórházak rengeteg súlyosan sebesült katonát fogadtak be, akik vasúton érkeztek a pályaudvarra, onnan azonban már nem volt megoldott a gyors és szakszerű továbbszállításuk. Ezt a problémát orvosolta a város színeiben pompázó, kékre fényezett, sárga kerekű „*gummitalpas*” kocsis, mely igazi Varga-gyártmány volt, hiszen a sajtó is kiemeli, hogy a „*kocsi, dacára annak, hogy a baleseteknél két fekvő, vagy egy fekvő és öt ülő sebesült szállítására van berendezve, rendkívül könnyű jármű, mely a hegyen fekvő utcákba is felmehet.*”²⁵

Varga Gyula a háború és a szerb megszállás gyászos évei után, 1921-ben költözött át családjával és üzemével a Rákóczi

út 34. szám alá, ahol cége a megszűnéséig működött. „*Itt a lakás is nagyobb volt, maga a telephely pedig legalább háromszor akkora, mint a megelőző. Ezt RADICS LŐRINC kádármester örököseitől vásárolta.*”²⁶ A lakóépület belső átalakítása és udvari toldalék építése tulajdonképpen már 1920-ban lezajlott, de „*a LINDER-féle forradalmi városi kormányzat*” által kiadott engedélyt a városi tanács semmisnek nyilvánította, és saját maga adta ki az új használatbavételi engedélyt 1924-ben (egy kisebb módosítást előírva); de ez már csak formalitás volt. Ehhez a házhoz 5 szoba és egy fürdőszoba is tartozott, valamint cselédlakás, hátul az udvarban pedig a műhelyek épültek fel.²⁷ Később a Majláth utca 34. és 36. sz. ingatlanok is a gyár területéhez kerültek, ami azt jelentette, hogy két utcai bejáraton lehetett közlekedni, illetve ezzel alakult ki a gyár végleges területe.²⁸

Nem véletlen, hogy az üzem a Rákóczi úton maradt, a többi pécsi kocsigyártó is itt tevékenykedett, vagy ide igyekezett települni, a forgalmas országút mellé. Pécs városa 1914-ben pályázatot írt ki a fertőző betegségben meghalt ruháit szállító jármű elkészítésére. Ezt ugyan TARNIK BÉLA nyerte meg, ám ami számunkra érdekes, hogy az ügyiratban a jelentősnek tartott korabeli kocsigyártók összeírása is szerepel. Az „összes ismert helybeli iparosok írásbelileg felhíva lettek”: Varga Gyula (ekkor még Rákóczi u. 45.), a RUEPPRECHT testvérek utóda RUDLE IGNÁC gyáros (Irányi Dániel tér 11.), VIRÁGH JÓZSEF kocsigyártó (Rákóczi u. 39.), REICHENAUER IMRE kocsigyártó (Rákóczi u. 13.), TARNIK BÉLA kocsigyártó (Rákóczi u. 30.), FIEDLER MIHÁLY kocsigyártó (Rákóczi u. 16.).²⁹ Jól látszik, hogy a kocsigyártó műhelyek az országút mentén működtek (az Irányi Dániel tér is az országút felé nyitott). A Rákóczi út 45. alól a Rákóczi út 34. alá történt költözés alkalmával változatlanul az országúton maradt a cég székhelye, a fő szempont egy alkalmasabb telephely kialakítása volt. De mire kellett alkalmasabb telephely? A homlokzatra egy szép, faragott cégér alá az újabb mesterséget, az autóépítést is magába foglaló felirat került.

„Varga Gyula autókarosszéria és kocsigyár”

Az 1920-as évekre tehető országos szinten is a motoros járművek rohamos térnyerésének kezdete. Az évtized elejétől a világ-gazdasági válság kirobbanásáig eltelt szűk évtizedben szárnyalt az autóipar. Nemcsak külföldön, Magyarországon is, ami azt

eredményezte, hogy a gépjárművek száma (a motorkerékpárok kivételével) 6 év alatt mintegy megháromszorozódott. 1921-ben alig több mint 3300 autó, bérautó és omnibusz futott országosan együttvéve, 1926-ban már 5817 autó, 895 bérautó, 234 omnibusz (összesen 6946 gépjármű), 1927-ben pedig 8155 autó, 1104 bérautó, 372 omnibusz (összesen 9631 gépjármű). Ekkor Pécs gépjárműkerület székhelyre (919 ezer emberre) jutott 417 autó, 26 bérautó, 46 omnibusz és 103 teherautó. A 9259 személyautóból egyébként 1172 Magyarországon készült.³⁰ A MÁVAG, a győri Magyar Waggon- és Gépgyár Rt., a MÁG külföldi licencek (MAN, Krupp) alapján készített, de saját konstrukciójú termékeket (pl. Magomobil) is kivitt a piacra (ezek a nagy gyárak nemcsak alvázakat, hanem teljes autókat is készítettek, például CSONKA JÁNOS tervei alapján).

Ez a környezet inspirálta Varga Gyulát, amikor a fogatolt járművek gyártásáról áttért az autókarosszériák építésére. Az 1926. évet több szempontból is fordulópontnak tekinthetjük a cég életében. Ami a „belső fejlődést” illeti, érettségjét követően ekkor állt munkába ifj. Varga Gyula, valamint ekkor épült ki a Rákóczi út 34. két nagy üvegkirakata (avagy a „kocsi rak-tár”), illetve az udvari autógarázs és egy fedett szerelőműhely,³¹ a garázs mellett pedig ekkor állították fel Pécs első nyilvános benzinkútját.³² A „külső fejlődés” – a motorizáció terjedése – is segítette az előrelépést, ugyanis 1926-ban indult Pécsen a helyi járatú autóbusz-közlekedés, de az autók számának robbanásszerű növekedése is ekkor kezdődött meg a városban. Egy korabeli újságcikk szerint „ez év tavaszán néhány hét leforgása alatt szaporodtak el Pécsen az autók”.³³ Sokan kezdtek az autótaxis sikerén felbuzdulva gépjárművet vásárolni (bár sokszor megfelelő műszaki ismeretek nélkül, hiszen a korabeli sofőröknek gépésznak is kellett lenniük – például a „kurbli” nem megfelelő használata akár csonttörést is okozhatott), így az év őszén a városban már mintegy 100 automobil közlekedett.³⁴ Az infrastruktúra kiépülése nem követte ezt a fejlődést, de erről alább még lesz szó.

A benzinkútra azonban kell még pár mondatot szentelnünk. „A Varga garázsban létesített benzin adagoló kút használhatósági engedélyét” 1926. május 10-én adták ki: ez volt város első benzinkútja és „az udvarban újonnan épített autogarage előtt” helyezték el. Felügyeletével ifj. Varga Gyulát bízták meg. A Var-

ga cég a Steaua Kőolaj-kereskedelmi Rt.-vel állt kapcsolatban, ahonnan a „Rex” márkanévű benzint és motorolajt vásárolta.³⁵ 1926. május 10-től 1927. március 17-ig Varga Gyula 135.200 liter benzint adott el, amely 54 filléres egységár mellett 73.008 pengőnek felel meg (saját bevallása szerint). A nyilvános kutak forgalmát (azok felállítása előtt) ekkor a töredékére becsülték (20-25.000 liter/év). Ezek óriási számok (még akkor is nagy bevétel, ha a Steaua céggel kellett rajta osztozni), de ne feledjük, hogy legalább egy évig konkurencia nélkül működött, csak 1927 folyamán épült ki MESTRITS ENDRE lakatosmester Munkácsy utcai kútja és még két magánbenzinkút. Másrészt közintézményeknek is szállított, ami szintén növelte az eladásokat. 1927 júliusában Pécssett négy magángarázsban működő benzinkút volt. A helybeli autósok nagyrészt ezekből, és nem a nyilvános kutakból vették benzinszükségletüket, mert itt, helyben zajlott az autók szervizelése és tárolása is. A nyilvános kutak jórészt az átmenő forgalomra alapozhattak. Közterületen felállítandó üzemanyagtöltő állomás létrehozására egyébként csak 1927-ben írt ki pályázatot a város. Az első nyilvános kút, a Shell Kórház téri állomása pedig csak 1928 januárjától működött.³⁶

Elérkezett tehát a váltás a cég életében, de a gyökeres változás – vagyis az autózás kiszolgálása – nem volt magától értetődő; sok kocsigyártó cég nem tudta, vagy nem akarta meglépni, kitartottak a fogatolt járművek gyártása mellett, így lassan elvéreztek a gazdasági versenyben (pl. a híres KÖLBER Testvérek Budapesten, a MISURA cég, vagy a váci REITTER cég). A Pécsi Napló így ír 1926 augusztusában: *„A Rákóczi-úton magára vonja a figyelmet egy új köntösbe öltözött, hosszú épület, amelynek homlokzatán ez a felirat olvasható: Varga Gyula autókarosszéria és kocsigyára. Ez a gyár újabb bizonyága a pécsi ipar életrevalóságának s fejlődésének. A pécsi autóélet nagy tempóban halad előre. Új autók és modern autóbuszok tűnnek fel Pécssett és a környéken s a kocsi egyre jobban háttérbe szorul... Varga Gyula, ez az invenciózus, vállalkozó kedvű ember, megértette a kor szavát, nem hátrált meg azért, mert a kocsik iránt való kereslet csökkent, hanem annak gyártására rendezkedett be, amit keresnek, amire szükség van: autókarosszériák előállítására rendezte be gyárát. A Rákóczi-út 34. sz. alatt van a gyár, itt kerestük fel Varga Gyulát, hogy a nevezetes üzem dolgában felvilágosítást kapjunk tőle.*

Huszonhét évvel ezelőtt – beszélte a gyáros – szerény keretek között kezdtem üzememet: luxuskocsikat készítettem. Üzememet később gyárrá fejlesztettem s szállítottam luxushintókat a monarchia egész területére. Kocsijaimat dicsekvés nélkül mondhatom, az arisztokrata világban is nagyon kedvelték. A postának is hosszú időn át szállítója voltam: én készítettem az ismert zöld postakocsikat, az ország huszonkilenc vármegyéje területén működő postahivatalok részére. Az általam készített postakocsik száma több százra rúg. Most aztán a kor követelményei előtt meghódolva, áttértem az autókarosszériák gyártására. Eddig tizennégy autóbusz és számos autó karosszériája készült az én gyáramban. Én készítettem a városi autóbuszokat is, amelyekről fővárosi szakkörökben is a legnagyobb elismeréssel nyilatkoztak.

Ezután ifj. Varga Gyula – aki apjának mindenben munkatársa – kalauzolásával megtekintettük a telepet. Az utca felőli fronton hatalmas tükörablakok mögött van a cementpadlós raktár, ahova a kész autókat helyezik le. A gyár ez idő szerint 25 munkást foglalkoztat. A különböző műhelyek az udvaron vannak elhelyezve. Itt van a garázs is. Azután sorban jönnek a kovács és lakatos, azután a bognárműhely. Majd a fényező, kárpitos műhely és a kilakkozó következnek. A fényezőben éppen postakocsikat fényeznek zöld színre. A kárpitos műhelyben éppen egy tizenkét személyes autóbusz ülései készülnek. Az udvaron egy hatalmas rajztábla, ezen készülnek a karosszéria tervek. A készítőjük ifj. Varga Gyula, aki most készül hosszabb külföldi tanulmányútra. Végül a szuterénben elhelyezett autószerelő műhelyről kell megemlékeznünk, amelybe egy lejtős lejáraton át jutnak az autók. A telepen garázs és benzinkút áll az autók rendelkezésére. Ennek a modern iparvállalatnak terjeszkedését szívesen regisztráljuk. Annál is inkább, mert ez által ismét egy olyan ipar létesült Pécsen, mely a külföldi behozatalt fölöslegessé teszi.”³⁷ 1926-ban már 25 főt foglalkoztatott a Varga-cég, tehát „gyárszerű üzemnek” kellett tekinteni, ami így is a kisipar keretein belül működött.³⁸

Meg kell jegyeznünk, hogy az autóipar – különösen az 1920-as években és a mennyiségi sikerek ellenére – technikailag még gyermekcipőben járt. Sorozatgyártásban (ami nem egyenlő a futószalaggal) gazdaságosan a legtöbb autógyár csak az alvázat és ennek szerelvényeit tudta legyártani, de karosszéria nélkül. Az autóipar két részből tevődött össze: a modern gyáripár tech-

nológiáit alkalmazó autógyárak az alvázakat készítették, míg a hagyományos, legnagyobbbrészt kisipari technikával dolgozó kocsigyártók a karosszériát építették rá a gyárakból megvásárolt alvázakra. Ez még a „motoros hintók” kora volt. Varga Béla így definiálja az alváz fogalmát: *„alváz alatt, amit a gyár készen szállított, a következőt értették: motor a meghajtó szerkezettel, első és hátsó futómű a kormányszerkezettel, kerekek a gumiabroncsokkal, a motor védelmét szolgáló motorháztető, természetsszerűleg a hűtőt is külső megmunkáltságában beleértve, továbbá a villamos berendezések, akkumulátor, első és hátsó lámpák, tehát az első fényszóró (városi, köd- és fényszóró) és hátul a rendszám megvilágító lámpa (ami helyzetjelzőként is szolgált).”*³⁹ Volt olyan gyártó is, amelyik teljes vezetőfülkével („torpedó”, ajtók, ülések stb.) és első sármentőkkel adta át alvázat. A Varga-cég külföldről és belföldről is rendelt alvázakat, a fent említett magyar MÁVAG, Rába gyártmányokon kívül építettek FIAT, Mercedes, DKW, Ford, Steyr, Chevrolet, Renault, Magosix (MÁG), Opel-Blitz alapra is. Varga Béla nagyon érdekes elbeszéléséből kiderül az is, hogyan jutottak el a műhelyig ezek az alvázak: *„Pécsre csak Pestről hoztunk alvázat. Éjszakai személlyel mentünk fel, éjfélkor indulva Pécsről, reggel nyolcra érve fel a Keletibe, és akkor a délelőtti alvázátvétel után indultunk vissza Pécsre, a késő délután vagy este érkezve Pécsre. Az alvázat úgy hoztuk le, ahogy volt: átvételkor ládában kaptuk a szerszámokat és kellékeket és erre zsákvászonnal kitömött szalmapárnát téve, kétoldalt valami ferde póznából kartámlafélét rögtönözve hajtottunk le Pécsre. A 208 kilométert három és fél, négy óra alatt tettük meg alvázon, általában pihenés nélkül (legfeljebb a 111-es kilométerkőnél, a paksi Erzsébet-szállónál álltunk meg egy tejfölös túrora, szalámira, vagy hasonló uzsonnára).”*⁴⁰

Az önfordó acélkarosszéria sorozatgyártása csak az 1930-as évek második felében kezdett terjedni. Egyrészt ezért adódott a kocsigyártók számára a lehetőség, hogy még az 1920-as években, vagy akár előbb, gyári alvázra építendő – nagyrészt nyitott (1927-ben a személyautók karosszériáinak több mint $\frac{3}{4}$ -e volt nyitott) és keményfából készült – autófelépítményt készítsenek. Másrészt azért, mert a korai autókarosszéria elkészítéséhez is azok a szakmák és eszközök kellettek, amelyek már korábban is a kocsigyártók rendelkezésére álltak. A végtermék legyártá-

sa többféle szakma közös munkáját igényelte: kovács, bognár, nyerges (kárpitós), lakatos, asztalos, fényező működtek közre ebben.

Varga Gyulát 1927-ben elnyert iparigazolványa az eddig meglévő kovács és kocsigyártó szakmája mellett a következő mester-ségek üzésére jogosítja fel: *„autó, autóalkatrészek és felszerelési cikkek bizományi lerakata és árusítási ipar.”* Az iparigazolványt az I. fokú közigazgatási hatóságtól kellett kérvényezni; 1927 októberében engedélyt kér továbbá a lakatos, autószerelő, bognár, kárpitós és fényező szakmákra. Magyarázatként a következőket adja elő: *„Kérésem indoklásául közlöm, hogy kocsigyáros üzememet két és fél évtized alatt virágzó gyári-üzemmé fejlesztettem lankadatlan munkával, de az utolsó évek haladó tendenciájú igényei miatt kénytelen voltam az automobil szakra is áttérni és miután az hónapról hónapra egyre jobban tért hódított, mint kocsigyár kizárólagosan nem bírtam több munkást foglalkoztató üzememet ily minőségben fenntartani és autókarosszériák gyártására is berendezkedtem, azok fényezési munkálataira és kárpitozásra, valamint autószerelésekre. Érettségizett Gyula fiamat többévi tanulmánymunkára küldöttem Budapestre (ZUPKA LAJOS és Fia, majd MISURA MIHÁLY autókarosszeria gyáraiban, továbbá a Magyar Steyr Automobil Rt.nél.), ki jelenleg üzememben dolgozik már, mely üzem kiváló minőségű munkái nemcsak a környező vármegyékben, hanem már Budapesten is ismertek. Megkérem tehát a Tekintetes I. fokú iparhatóságot, hogy fenti kérelmem kedvezően mielőbb elintézni méltóztassék...”*⁴¹ Az elsőfokú iparhatóság megküldte az ügyiratot a Pécsi Kereskedelmi és Iparkamarának, amely így válaszolt: a lakatos, kárpitós és fényező ipar igazolására nincs szükség, az a kérelmezőnek engedélyezhető. *„Folyamodónak az a kérelme, hogy üzletkörét az autószerelő iparra is kiterjeszthesse azáltal, hogy a lakatosiparra ügyis iparigazolványt fog nyerni, tárgytalanná válik, mert az autószerelés nem külön ipar, hanem a lakatosipar munkakörébe vágó tevékenység. A bognár ipar pedig a kocsigyártó iparral rokon ipar lévén, azért arra iparigazolvány a hivatkozott törvény 15. §-ának második bekezdése alapján folyamodónak szakképzettség igazolása nélkül, egyszerű erre vonatkozó bejelentés alapján is kiadható.”*⁴²

Varga Gyula üzeme elsőként különféle cégeknek készített kisteherautókat, majd a pécsi helyi autóbusz-közleke-

dés megindulásával két Renault-alvázra megépítette a város első két autóbuszát. Az autóbuszgyártást Varga Gyula elsőrendű fontosságúnak tartotta. A *Pécsi Napló* 1926. szeptember 18-i számában a motorizáció terjedését észlelve elindul az *Automobil* című melléklet. Ebben a neves iparos közzé is tette véleményét: *„Vissza kell nyúlnunk ifjúságunkba, melynek gondtalan napjaiban lázas izgalommal olvastuk a WERNE könyveket s ezek sorában a regények gyöngyét: Strogoff Mihály utazásait. Mennyi izgalmunk, tünődésünk, figyelő szeretetünk volt az utasoké, akik postakocsin váltott lovakkal vágattak Szibéria végtelen mezőin és hegyein. Csak ha így visszaszállunk olvasmányainkhoz, akkor látjuk, milyen nagyot haladt a világ, milyen más a mai élet. Gyorskocsi, váltott lovak, hol vannak már... Csak a regény lapjain élnek. A gyorskocsi, a delisanc utóda, egyenes leszármazottja, örököse: az autóbusz. Avval a különbséggel, hogy míg akkor csak a társaskocsi volt a kizárólagos személyszállító eszköz a távolsági forgalomban, addig ezt a szerepet ma tulajdonképp a vonat tölti be. De a vonat szerepe mégis más. A hosszabb távolságokra való utazásnál teljesíti igazi hivatását. Míg a rövidebb távolságokra, a környékbeli forgalomban, kétségtelenül kényelmesebb és nyáron egészségesebb is az autóbusz. Az autóbuszé a jövő. Az autó legfeljebb 4–6 utas szállítására alkalmas, ezzel szemben az autóbusz 12–24 utas szállítását is lebonyolítja. Az autóbusz tehát a társas utazásokra van berendezve. Iskolai, egyesületi kirándulásokra elképzelni sem lehet kellemesebb és alkalmasabb közlekedési eszközt. Lát-hatjuk, hogy a világvárosok utcáin valóságos autóbusz-monstrumok szaladgálnak. Ezek a hatalmas kocsik bátran felveszik a versenyt üzembiztonság és gyorsaság szempontjából az autókkal. Sőt, az országúton való közlekedésnél annyiban nyújt előnyt az autóbusz, hogy nagy terjedelménél fogva simábban és zökkenő nélkül halad. Minél nagyobb az autóbusz, annál kevésbé érezni a rázást. Ez éppen úgy van, mint az óceánon. Kis hajó ringását jobban érezni, mint a nagy hajóét. A Pullmann-kocsin jobb utazni, mint a vicinális rozoga régi kupéjában. Az autóbusz mindenképp a jövő közlekedési eszköze. Látjuk ezt Amerikában, ahol az egyes falvak, farmok és telepek egymásközi forgalmát autóbuszok bonyolítják le. Az autóbusz az új kor delisanca.”⁴³* (A „delizsánsz”, vagy fedett társas kocsi az utasszállító postakocsi volt, mely a XVIII. század közepétől róttta a magyar utakat.)

A Varga cég készítette az újabb pécsiek mellett Szombathely és Nagykanizsa helyi autóbuszait is. Helyközi viszonylatok is fűződnek a cég nevéhez, például a rendszeres távolsági autóbusz-közlekedés helyi úttörőjének, FEUERSTAHLER VIKTOR Szederkény–Pécs, illetve Pécs–Mohács járata. FEUERSTAHLER 1926 márciusában szerezte be második buszát, egy FIAT 505-ös alvázára épített járművet. A karosszéria és az utastér Varga Gyula műhelyében készült a 18 ülőhelyes, 35 lóerős, piros színű buszhoz. Március 6-án ezzel indult meg a pécs-mohácsi járat, melynek második járműve 1928 decemberére készült el. Ez volt a legnagyobb vidéki autóbusz az országban, több mint 10 méter hosszú, 40 ülő- és 20 állóhellyel.⁴⁴ A Pécs–Kaposvár, Pécs–Bonyhád, Siklós–Harkány stb. járatok buszai is a Varga cégnél készültek, mely nem csak gyártással, de még bérbeadás-sal is foglalkozott, amit a *Pécsi Napló*ban feladott hirdetés is bizonyít.⁴⁵

Varga Gyulát ismertsége és elismertsége, valamint vevőköre elsősorban a Dél-Dunántúlhoz kötötte, de országosan számon tartott volt nemcsak munkái, de kapcsolatai révén is. A cégalapító személye közismert volt Pécsen. Az Ipartestület munkájában 1913-tól vett részt, később a vezetőségbe is beválasztották, de – bár sokan szerették volna – elnök nem akart lenni, mondván, hogy az elvette volna a munkára szánt idejét.⁴⁶ 1903-ban választóként vett részt az Iparkamara Pécs városi alkerületében választandó 24 iparos beltág megválasztásában. 1913-ban már beválasztották a beltágok közé póttagként olyan nevek mellett, mint TAIZS JÓZSEF nyomdász, HAMERLI IMRE kesztyűgyáros, vagy ROMEISZ GYÖRGY rézáru gyáros.⁴⁷ 1928-ban ismét sor került a kereskedelmi és iparkamarai választásokra, ami azelőtt csak 1913-ban volt. Ezzel párhuzamosan az Ipartestület vezetősége is megújult. A Pécsi Ipartestület előljárásiágának titkos szavazásán, ahol az új elnök megválasztása történt, a 36 voksból 18-at kapott MÁROVITS ANDOR építőmester, 13-at Varga Gyula, a többiek lényegesen kevesebbet. Varga Gyula tehát tagja volt a testületi előljárásiágának és a támogatottsága is jelentősnek mondható, még akkor is, ha nem akart, vagy nem tudott elnök lenni.⁴⁸

Szeretett olvasni, rendszeresen járatott újságot, sőt írt is bele és a Polgári Kaszinóba, vagy a Nádor Szálló kávéházába járt munka után olvasni, beszélgetni. Ugyanakkor nem volt híve a

nagy reklámnak, ritkán hirdetett, hiszen azt vallotta, hogy a jó bornak nem kell cégér. A segédeivel, munkásaival jól bánt, a nyolcórás munkaidőn túl nem dolgoztatta őket, rendszeren és eleget fizetett, sőt, hitelezett is nekik, családjaikat ismerte, gyermekeik az övéivel játszottak együtt.⁴⁹ A dokumentumok azt sugallják, hogy az *ora et labora* elvét valló tisztességes mesterember volt, aki képes volt megteremteni saját egzisztenciáját. 1938-ban adta át fiának a cég vezetését, ő maga visszavonult, ekkor költözött el a még ma is álló Felsőmalom u. 16. számú házába feleségével, és itt élt haláláig, 1946 decemberéig.

A „Mecsek Garázs”

1934-ben a Pécs-Baranyai ismertető így ír: *„Varga Gyula kocsigyára 1898-ban alakult, a város legrégebbi és legnagyobb szakmai cége. Luxus és autóbusz karosszéria készítésével, ezen kívül „ducco fényezéssel” és a kapcsolódó iparágakkal foglalkozik. Pécs, Nagykanizsa és Szombathely városi autóbuszainak a karosszériáit is ő készítette. A gyárat Gyula fia vezeti, aki felsőbb szakiskolát végzett.”*⁵⁰ Ifj. Varga Gyula az érettségit követően állt munkába a családi üzemben. Pécs első autóbuszait már ő tervezte, a cég vezetését fokozatosan vette át. Míg a fogatolt kocsikat apja készítette, a motorizált járműkarosszériák – főként a 30-as években – már nagyrészt az ő nevéhez köthetők. Az ő vezetése alatt készültek pl. mentőautók, tűzoltókocsik a város számára. Az örökséget, a cégvezetést hivatalosan 1938-tól vitte tovább az államosításig, 1949-ig. Cégét 1938. április 5-én jegyezték be a kereskedelmi egyéni cégek jegyzékébe *„ifj. Varga Gyula Mecsek Garage”* néven. Az ügyirathoz tartozó iparigazolvány szerint az 1906-ban született ifj. Varga Gyula a *„gépkocsielhelyező” (garage)* ipart gyakorolja.⁵¹

Ezenkívül még számos tevékenységre nyert engedélyt, ami annak bizonyítéka, hogy a cég milyen sokoldalúan épült fel, és milyen sokféle fenntartási módra támaszkodott. Ezek a következő kisipari és kereskedelmi tevékenységek voltak: szijgyártó, nyerges, kocsinyerges és kocsikárpitó, automobilszerelő, kocsigyártó és kocsifényező, ügynöki ipar, benzin-, motalkó- és motorolaj-kiskereskedő, műszaki- és villamosságicikk-nagykereskedő, rádióvevő készülék és alkatrészei-kiskereskedő, autó, motorkerékpár, kerékpár, ezek alkatrészei és felszerelési cikkei, villamossági, műszaki, fém-, gumi- és textiláru, olaj-, benzin-,

szerszám- és lakatosáru-kiskereskedő.⁵² A hajdani kocsigyárból az 1930-as évek végére, 1940-es évek elejére kisebbrészt autóépítő üzem, nagyobbreszt szolgáltatásokat nyújtó üzlet, illetve általában a közlekedést kiszolgáló, a biciklitől az autóbuszig minden járművet ellátó kis- és nagykereskedés lett.

Ifj. Varga Gyula egyedül a lakatosiparra nem nyert engedélyt azzal az indoklással, hogy az üzlet továbbviteléhez és fejlesztéséhez nincs erre szüksége (valószínűleg megfelelő számú lakatos működött a városban, egy bizonyos szám felett nem adtak ki újabb engedélyt). Ifj. Varga Gyula fellebbezett az iparhatóságnál: *„érettségi vizsgálatom letétele után édes atyám, Varga Gyula kocsigyártó és autókarosszéria készítő mester országos viszonylatban is jó nevű műhelyébe vett, hol a kocsigyártás, autókarosszéria készítés és autószerelés minden ágában dolgoztam és teljes szakképzettséget szereztem, több mint 10 éves szakmai munkásságom eredményeképpen nemcsak tökéletes szakemberré váltam, de üzemünk kifejlesztésében is lényeges szerepem és részem volt. Édes atyám egészségi állapota az utóbbi időben igen lényegesen megromlott, úgyhogy sürgősen gondoskodnom kell arról, hogy üzemünknek fenntartása érdekében formailag is megszerezsem képesítésem igazolását, hogy ipargyakorlásunkban fennakadás be ne következzen. A kért iparok kiterjesztése nemcsak a magam, de sok alkalmazottat foglalkoztató üzemünknek is eminens érdeke, de érdeke városunknak is, hogy csaknem egyedülálló üzemünk fenntartható, sőt fejleszthető is legyen. Minthogy a törvényben előírt feltételeknek mindenben megfelelek, a legalázatosabb tisztelettel ismételten kérem a Tekintetes Hatóságot, hogy a kért iparkiterjesztést engedélyezni kegyes legyen.”*⁵³ A fellebbezést azonban elutasították. Idősebb Varga Gyula kénytelen volt levelet írni az iparügyi miniszterhez, hogy engedélyezze neki újból a lakatosipar gyakorlását, miután cégét májusban már teljesen átadta fiának: *„sajnos időközben anyagi körülményeim úgy alakultak, hogy kénytelen vagyok megélhetésem biztosítása érdekében iparomat újból folytatni...”* – írja szeptember 12-én.⁵⁴ Így azonban nem mentesülhetett a kereseti adó megfizetése alól.

A lakatosiparra elsőrendű szüksége volt a cégnek, hiszen a kereskedelemügyi miniszter 1930-ban kelt rendelete alapján az automobil javítása a géplakatos, illetve a műszerésziparos munkakörébe tartozott.⁵⁵ 1931-ben önállósult az autószerelő

szakma, de aki rendelkezett lakatos vagy műszerész iparengedéllyel, az külön engedély nélkül is folytathatta az autójavító szakmát.⁵⁶ Varga Béla is csak 1944-ben szerezte meg autószerelő iparengedélyét, bár már 1926-tól, 16 évesen tanoncként bekapcsolódott a munkába. Mint motorszerelő és lakatos főleg műhelymunkát végzett.⁵⁷

Fokozatosan előtérbe kerültek a szolgáltatások, a karosszériaépítés azonban fontos profil maradt a cég életében, a gyártási folyamatban pedig egyre több fémmel kellett dolgozni. Azelőtt a karosszéria sérüléseit egy jó bognár helyre tudta hozni, de fából már egyre ritkábban készült autóelem a gazdasági világválság után. Az 1930-as évektől lassan elvárás lett az acélkarosszéria a fával szemben, a két első pécsi Renault-buszt is ekkor acélvázásította a Varga cég.⁵⁸ Az autók, buszok acélváza viszont más fényezési eljárást kíván, mint a hintó felépítmény vagy a fa autókarosszéria. Megjelent a „dukkó” fényezés-lakkozási eljárás, amihez kompresszor kellett és elektromos áram, festékszóró, nitrolakk, szaktudás, valamint tőke a beruházáshoz.⁵⁹ A cég 1936. január 1-től kizárólagosan használta ezt a modern lakkozási eljárást a Dél-Dunántúlon, a „Du Pont Duco” márka hivatalos képviselőjét látva el. Ugyanilyen lényeges fejlesztés volt az akkumulátorok forgalmazása is, ami szintén előre mutató tevékenység volt, hiszen a cég szokásához híven a legkorszerűbb árut szerezte be, egy pillanatra sem engedve teret a lemaradásnak, vagy a már elért sikerek nyújtotta hamis biztonságérzetnek.⁶⁰

A folyamatos megújulási kényszer ekkor is hajtotta az azelőtt kocsigyártó, akkor már főként karosszériaépítő cégeket. A fényezési eljárások elsajátítása és a kapcsolódó fejlesztések nem sikerültek mindenkinek, a gazdasági világválság tönkretett több olyan karosszériaépítő céget is, amelyek a „kocsigyárból átalakulást” még ügyel-bajjal megoldották. Persze mindenki megszenvedte a válságot, ezekben az években elmaradtak a megrendelések, a munkáslétszámot le kellett csökkenteni. Apró, a szakmához nem szorosan tartozó munkákat is elvállaltak, sőt, még a cserekereskedelem is előfordult a Varga cég életében, terményért adtak el alkatrészeket.⁶¹

Feltehető, hogy a túlélésben, illetve továbblépésben nagy szerepe volt a család tőketartalékainak is: Varga Gyulának pécsi ingatlanai után befolyó bérleti díjakból 1934-ben 8980 pengő

bevétele volt, nagyságrendileg annyi, mint a cég éves jövedelme. A Kálvária-dűlőben 1202 négyszögöl szántója és 1237 négyszögöl szőlője, Németbóly határában 3 hold szőlője, Veresegyházán pedig két házhelye feküdt. Már 1911-ben tulajdona volt a Perczel u. 34. alatti ház, udvari épületeivel együtt. Bővítése után ennek a háznak 13 szobája, 7 konyhája, 7 kamrája, egy mosókonyhája és egy műhelye volt.⁶² A ház mérete is mutatja, hogy tulajdonosa a vagyonos polgársághoz tartozott. Méreteivel szintén kiritt az utcaképből a fent már említett Felsőmalom u. 16/1 sz. emeletes ház. A szomszédos 16/2 sz. földszintes épület is Varga Gyuláé volt.⁶³ Szőlőbirtok nélkül nem lehetett „igazán pécsi” egyetlen polgár sem, és már 1911 óta meglévő szőlőjéhez 1928-ban megvásárolta a Mátyás Flórián (ma Hunyadi) utca 33. alatti préházat a hozzá tartozó szőlővel együtt. A házikóból háromszobás, fürdőszobával ellátott nyaraló lett, a pince is kibővült.⁶⁴ Hosszabb-rövidebb ideig több ingatlan is Vargáé volt (ilyen lehetett a Majláth u. 34.), amelyeket megvett, majd eladott. A családi vállalkozás jól láthatóan több lábon állt, a jövedelemforrás nem korlátozódott egyetlen tevékenységre, hanem széles spektrumon mozgott: az autóépítés, a benzinformalmazás, a szerelőműhely, a bérgarázs, a különböző járművek felszereléseinek és alkatrészeinek árusítása, valamint az ügynöki tevékenység támogatására hatékonyan működött az ingatlan-bérbeadás.

Az 1930-as években alakult ki a mai értelemben vett autózás jogi és technikai vonatkozásban is. 1929-ben lépett életbe a mai KRESZ elődje, majd elterjedt a zárt acélkarosszéria, megjelent a biztonsági autóüveg, az elektromos önindító, az acélfelni a szekérkerék helyett stb. Ahogy növekedett a gyárilag épített autók száma, úgy szorult háttérbe a Varga cégnél is a karosszériagyártás – bár nem állt le teljesen: magánmegrendeléseket is teljesítettek, de készült ételszállító autó az egyetemnek, locsolóautó a városnak.

Külön érdekes a locsolóautók kérdése. Nagy szükség volt rájuk az autózás elterjedését követően, tehát az 1920-as évek végén, mert – ahogy fent már utaltam rá – az infrastruktúra kiépülése nem tudta követni az autók számának drasztikus növekedését, magyarán nem állt rendelkezésre elég pormentes útfelület még a városon belül sem. Pécs város polgármestere így ír a belügyminiszterhez 1927-ben: „A város területén lévő maka-

dám utak elenyésző kivétellel mészkőkavicccsal tartatnak fenn s ezek porképződése oly nagy mérvű, hogy melegebb nyári napokon sűrű, többszöri locsolásuk szükséges. A nagysebességű géperejű járművek szaporodása közepkeménységű mészkőburkolatainkon a porképződést különösen elősegíti, úgyhogy az ezzel szemben szükséges óvintézkedés csak újabb öntöző berendezés beállításával eszközölhető.”⁶⁵ Hasonlóképp hangzik az alábbi részlet a LABASSY-féle mezőgazdasági ipar és gépgyár ajánlatából, melyet a polgármesteri hivatalnak tett 1928-ban: „Az automobil járművek terjedése nemcsak a külföldi államokban, hanem Hazánkban is oly nagymérvű lendületet vett, hogy már csaknem teljesen kiszorítja a lovas fogatokkal való közlekedést, egyrészt azért, mert a kereskedelem folytatásához elengedhetetlen a gyors és mozgékony jármű, másrészt a géperejű járművekkel való sportolás, turistaság és utazás napról-napra nagyobb tért hódít. Tapasztalatból tudjuk, hogy egy gépjárműnek a nyári hónapokban a városon való keresztülhaladása olyan port idéz elő, mely percekre nemcsak az utána, vagy szembe jövő járművek haladását akadályozza és veszélyezteti, hanem elsősorban úgy az útvonalon tartózkodókra, valamint az útvonalon lakók egészségére is a legnagyobb mértékben káros és veszélyes.”⁶⁶ (Egyébként az utcákat nemcsak vízzel, hanem olajjal is portalanították).

A világgazdasági válság okozta megtorpanás után az évtized második felére ismét szaporodni kezdtek a gépjárművek annak ellenére, hogy az ígéretesen induló önálló magyar személyautógyártás sajnos gyakorlatilag megszűnt. 1937-ben a városi főmérnök jelenti a polgármesternek, hogy az autóforgalom nagy arányban növekszik és a város kiépülése a meredekebb domboldalak felé is folytatódik, ahová nem tudnak feljutni a most használatban levő öntözőkocsik, így be kell szerezni egy nagyobb teljesítményű, mozgékonyabb járművet. 1938-ban a város a Magyar Waggon és Gépgyártól rendelte meg öntözőkocsiját. A cég beleegyezik, hogy a gépkocsi felépítményét – kocsiszekrény, víztartály és öntözőberendezés – a Varga cég, mint alvállalkozó készítse el. „Tekintettel arra, hogy Varga Gyula autókarosszéria készítő az üzem II. számú öntöző gépkocsija felépítményének átépítését kifogástalanul végezte el és így az új gépkocsi azonos kivitelben szállítandó felépítményének előállítására alkalmasnak tartjuk, továbbá arra a körülményre fi-

gyelemmel, hogy a cég bevonása a helybeli ipar foglalkoztatását szolgálja...”, a műszaki főtanácsos javasolja a Varga céget megbízni, az esetleges késedelmes szállításból eredő problémát és az elvárható minőségi munkavégzést a cégre hárítva. Különböző okokból végül a Magyar Waggon és Gépgyár készíti el a locsolóautót, de az kiderül a hivatkozott iratból, hogy ezelőtt már készített a Varga cég egyet a városnak 1930-ban, ekkor a Magyar Királyi Állami Vas-, Acél- és Gépgyárak képviselőjét látva el.⁶⁷

Mint már utaltam rá, az 1930-as évek második felében a gyári autók növekvő száma miatt – mintegy újabb megújulási lépcsőfokként – előtérbe került a cég profiljában a garázsirozás, a szervizmunka, a karbantartás, kocsimosás, benzin- és alkatrész-ellátás, tehát a szolgáltatások.⁶⁸ A cég hivatalos Királyi Magyar Automobil Club-szolgálatot tartott fenn. A KMAC (1900-tól 1911-ig MAC) kidolgozott egy szabályzatot, ami alapján az autójavító garázsokat minősíthették. Aki megfelelt a követelményeknek, az hivatalos KMAC-képviselő lehetett. Ez garanciát, minőségi munkát jelentett a járműtulajdonosok számára. A garázsok törekedtek a minősítés megszerzésére, mert a klub felhívta az autósok figyelmét, hogy hol található az országban megbízható szerviz, ami a garázs forgalmát és bevételeit növelte. A klub kötelezte a tagjai közé tartozó garázsokat, hogy országszerte azonos minőségű benzint forgalmazzanak.⁶⁹ A Varga cég folyamatosan tartott fenn márkaképviselőt is, mai szóval szakszerviz volt: az 1920-as években Steyr, az 1930-as évek első felében Mercedes, második felében Opel, 1938–1945 között pedig BMW- és DKW-szerviz. Autóbemutatókat is rendeztek a széles közönség számára, ahova a dél-dunántúli márkaképviselők hozták el eladásra szánt járműveiket.⁷⁰

A második világháború nagy károkat okozott a cég életében. Nemcsak azért, mert ki kellett szolgálnia mind a német, mind a szovjet uralmat, hanem mert a cégvezető ifj. Varga Gyula is hosszú katonai szolgálatra kényszerült, mint repülőhadnagy. Többször is megsebesült, elsőként Borovó mellett egy kényszerleszállás után, később a keleti fronton a krivoj rogi repülőtér elleni 1941 szeptemberében végrehajtott szovjet bombatámadás során repeszektől sérült meg. A hátszágban egészen 1942 márciusáig kórházi kezelésre szorult, majd hazatérhetett a hadi szempontból is fontos üzemének irányításához.⁷¹

A polgármesternek 1944. február 22-én írt levele nemcsak az újrakezdésbe vetett hitére, hanem keresztényi szemléletére is rávilágít: *„Méltóságod előtt valószínűleg ismeretes hosszú katonai szolgálatom, ebből ért károsodásom. Minden erőmmel vállalatom fejlesztése a cél a mai súlyos viszonyok közepette is. Ehhez azonban helyre van szükségem. Még a múlt év november hó elsejére bírói ítélet van kezemben, melynek alapján házunk egyik bérlőjének, KISS JÁNOSNÉnak az általa bírt üzlethelyiséget részemre át kell adnia. Jogom megvédésére a végrehajtási eljárást is foganatosítottam, azonban jogommal nem szeretnék élni, mert nevezettnek üzlethelyisége még nincs amibe beköltözhetne, az utcára pedig nincs szívem kitenni...”*⁷²

A helyzetet súlyosbította, hogy a háború végére nem maradt egyetlen működőképes motorizált jármű sem a városban. Az orosz hadsereg bevonulása előtt Pécs motorizált járműállománya tartalmazott 421 magánszemélyautót, 64 bérautót, 29 „autót” (ez összesen 514 személyautó), 347 motorkerékpárt és 80 teherautót. A háború végére a teljes motorizált járműállomány megsemmisült vagy eltűnt.⁷³ A cég mindezek ellenére bizonyosan továbbműködött, ezt bizonyítja egy újsághirdetés is 1948 júniusából: *„D.K.V. személygépkocsi újszerű állapotban eladó. Megtekinthető Varga garageban, Pécs, Rákóczi u. 34.”*⁷⁴

Ifj. Varga Gyula és Varga Béla iparigazolványait 1948-ban, illetve 1947-ben revízió alá vették és újra kiadták nekik. Ifj. Varga Gyula ekkor is aktívan részt vett a közéletben, ugyanis ő lett a Pécsi Ipartestület autószerelő szakcsoportjának az elnöke. A Járműkészítő Szakosztály 1947 májusában tartott ülésén elmondott beszéde szépen rávilágít arra, ahogy a Varga cég az automobilizmus születésétől az autószerelő és autójavító ipar mai értelemben vett szegmenseinek kialakulásáig (vagyis kb. 1950-ig) végig küzdötte-alkotta ezt a nehéz időszakot. Ebben a felszólalásában – az ipartörténeti háttér felvázolása után és a hatályos törvény elavultságára rámutatva – javasolja *„az autóipari munkák elhatárolását és az autólakatos iparnak önálló képesítéshez kötött iparrá való minősítését.”*⁷⁵

1949. december 28-án bekövetkezett az államosítás, a cég élére vállalatvezetőt neveztek ki, ugyanekkor az ipartörténeti iratokat kidobták.⁷⁶ A család tulajdonában megmaradt, 1947 szeptemberében felvett üzemeletár szerint a cég felszerelései 1949-ben mintegy 135 ezer forintot értek (összehasonlításképpen: 1

kg kenyér ekkor kb. 1 forintba került).⁷⁷ A cég az újonnan létrehozott XIV. Autójavító Nagyvállalatba integrálódott több más üzemmel együtt (pl. a korban szintén ismert MESTRITS céggel). Ifj. Varga Gyula a vállalatban művezetőként dolgozott, nyilván szükség is volt a szakértelmére, hiszen tudjuk, hogy a felsőbb vezetők, döntéshozók pártvonalon kerültek pozícióikba, sokszor a kellő szakmai ismeretek hiányában.

A Rákóczi utca 34. sz. épület 1950. áprilisáig maradt meg a család tulajdonában, ekkor az állami Villamosenergia Szolgáltató N. V. vette birtokba, később a DÉDÁSZ székháza lett.⁷⁸ A bejárati nagykapu felett még a hetvenes években is megvolt a faragott cégér. Az MDP Pécs Városi Bizottsága 1949. december 30-án – tehát két nappal a cég államosítása után – tartott, a kisebb üzemek államosításával kapcsolatos közvetlen feladatokkal foglalkozó ülésén kérdésként merült fel, hogy vajon a Varga céget is államosították-e, de jellemző módon az illetékes elvtárs is csak annyit válaszolt, hogy „állítólag igen”.⁷⁹ A kommunis-ták egy nagy múltú, szilárd hagyományokra épülő és megújulni minden időben képes kisipari vállalkozást számoltak fel.

BOROS LÁSZLÓ

Emléktöredékek

A Rákóczi úti színhelyről és környékéről (1938–1945)

E visszaemlékezés helyileg főként Pécs sokáig egyetlen kelet-nyugati főútvonala, a Rákóczi út kezdeti szakaszára terjed. Az elbontott, illetve átalakított épületek miatt ma már hiába keressük a harmincas-negyvenes évek utcaképét, amelyet a századforduló eklektikája vagy a neostílusok változatai, mégis egységes benyomást keltő látványa jellemzett. Ez az útszakasz, a tíz-tizenöt éves gyermek számára az akkori felnőttektől eltérő fontosságú részleteket mutatott.

Szűk időhatárok közé szorított gyermekkori emlékeim felidézésében a lokális állapot leírását nem vonatkoztathattam el az önkéntelenül felötlő számtalan emlékképtől, amelyek nem tartoznak ugyan szorosan a megkívánt témakörhöz, de nélkülük, legalábbis számomra, a távoli múlt felidézése jóval szegényebb képet nyújtana.

Lakóhelyünk 1938-tól kezdődően a Zsolnay-szobor közelében, PILCH ANDOR tervei¹ alapján MATTYASOVSKY-ZSOLNAY JAKAB által 1908-ban épített házban volt 1950-ig, amikor a lakókat kiköltöztetve az épületet a Magyar Kommunista Párt vette birtokába.² A környék alaprajzi szempontból a mai napig alig változott. Mindössze a Baranya Megye Tanácsa épületének hátránt irányú beépítése miatt, eltekintve a megmaradt torkolati szakaszától, a Majláth utca szűnt meg. A Kórház tértől a Rákóczi út déli oldalán, kivéve a Tejüzemtől a Szabadság út felé eső szakasz három földszintes házát, az épületekben lényegi változás nem történt. Hézagossá visszaemlékezésem a Rákóczi útnak a Kórház tértől az Irgalmasok utcájáig eső szakaszára terjed, természetesen a személyes benyomások, színek, illatok, apró jelenetfoszlányok még bennem élő, visszaadhatatlan érzésvilág nélkül.

A szem- és belklinika, napjainkban Megyei kórház autóbejáratától számítva az első kis földszintes épületben PUHR FERENC némettanár és családja³ lakott. Mellette az emeletes épületben a BARLA család saját szőléből származó borok kimérését tartotta fenn. Tovább keletre BECK MENYHÉRT gumijavító üze-

me működött, majd a következő épületben volt HOLT István mérlegkészítő műhelye és lakása, ugyanebben a földszintes házban egy kis trafik is helyet kapott. A Rákóczi út és a Rét utca sarkán álló földszintes épületben utóbbira nyíló nagy kapuval a nyilaskeresztes párt rendezte be székházát. SZÁLASI FERENC pártvezér „nemzetvezető” 1944. évben tett pécsi látogatása alkalmára a kapubejáratot virág girland-kerettel, rajta fehér alapon zöld betűs „ISTEN HOZOTT!” felirattal díszítették. A Rét utca keleti sarkán bognárműhely, ettől délre PLATZ LAJOS asztalosmester műhelye és lakása volt. A bognárműhely keleti szomszédságában kovácsműhely következett, majd az OMTK (Országos Magyar Tejszövetkezeti Központ) irodarészlege foglalt helyet, mellette keramithasábokkal lerakott kocsibejárat nyílt. Ennek jobb belső oldalán porta, vele szemben a feltöltött 50 literes tejeskannák tárolására, illetve szállító járművekre átrakására, azok platómagasságához igazodó kiadóhelyiség volt. Fölötte a tejüzem külső vízűtő csőigényből álló, emelet magasságú fal-elemei állottak. Hajnalonként itt történt az üres, illetve a megtöltött tejeskannák nagy zajjal járó átrakása. Az üzemépület emeletes homlokzatát négyzetes osztású nagy üvegablakok tagolták. Szomszédságában szürke színű, klasszicizáló homlokzatú földszintes épület következett, ahol az udvari lakásokban ZSIBRIK MAGDIÉK, NAGY KLÁRIÉK, FEKETE TIBI és ÁDÁM JANCSI elemi iskolai osztálytársamék laktak. Az Indóház, majd I. Ferenc József, jelenleg Szabadság utcáig három földszintes épület következett. A másodikban az Ipartestületi székház működött. A saroképület az ISZLAY-féle vendéglőhöz tartozott, amelynek éttermi egysége az Indóház utca felől virágos előkerten át volt megközelíthető. Az emeleti szakaszon a tulajdonos család, a nálam, 1935-ben született-nél jóval idősebb két leánygyermekével, valamint fiútestvérük, LACI lakott.

ISZLAYÉK déli szomszédságában, az egyemeletes négylakásos, tágas udvarral épült neoreneszánsz hangulatú ház földszintjén Dr. PAPP ISTVÁN városi tisztiorvosék, DEZSŐ és ISTVÁN nevű gyermekeikkel laktak. DEZSŐ TIBOR bátyámnak volt osztály-, majd az orvosi egyetemen évfolyamtársa, PITYUVAL pedig hat éves korunktól kezdődő barátságunk mellett osztálytársak is voltunk. Családjaink szintén baráti viszonyban lévén, kisgyermekként sok időt tölthettünk a közeli szomszédságban lévő PAPPÉK

udvarán. A ház déli földszinti traktusában PISTA bácsi rendelője volt, illetve az özvegy GERENDAI néni lakott felnőtt SÁNDOR fiával, akinek egy irigylésre méltó szép 100 köbcentis Mátra motorke-rékpárja volt. Az emeleti részen PAPPÉK fölött rokonuk, az idős IRÉNKE néni, a déli emeleti lakásban KELEMEN GIZI és zöldkeresz-tes nővér édesanyja laktak. További három földszintes ház után a Ráth (József Attila) utcát egyemeletes saroképülettel érte el a házsor. Ezen az oldalon a középső földszintes házban laktak az ERDÉLYI fiúk, JANCSI és GÁBOR, édesanyjuk FUTÁSZ OLGA ékszerész, az Irgalmasok utcájában lévő üzlet tulajdonosa volt. Az ellenke-ző oldalon az Indóház utca felső harmadának épületsora a Maj-láth utcai attikás sarokházzal kezdődött, a hozzá csatlakozó földszintes házban Dr. FRANKÓ ZOLTÁN ügyvéd lakott édesanyjával. ZOLTÁN, akit kiterjedt baráti körében Boxi néven emlegettek, egy fekete Ardie motorkerékpár tulajdonosa volt. A mai József Attila utca keleti folytatását csak a hatvanas években nyitották meg, ezért ezen az oldalon a villamos a „Főpályaudvar” feliratú táblával zavartalanul közlekedhetett az állomásig.

Visszatérve a Rákóczi út elejének északi oldalára, a városi tűzoltóság laktanyája udvarán gyakorló- és tűzfigyelőtorony állott. Az utcára nyíló garázsajtók mögött állottak a minden gyermek érdeklődését felkeltő létrás tűzoltóautók, amelyeket 1944. november 28-án a másnap bevonuló orosz megszállók elől a német csapatok magukkal vittek, ezáltal a város tűzvéd-elmi eszközök nélkül maradt. Szerencsére a katonai csapa-tok mozgása alatt jelentősebb tüzeset nem fordult elő. A tűz-oltóság mellett, a Zsolnay-szobor irányában három földszintes ház következett. Az elsőben hordóhitelesítő állomás működött. A mellette lévő házban az ötvenes évektől Dr. HABON GYÖRGY se-bészorvos és családja lakott. Innen kelet felé a második, a 11. szám alatti földszintes ház BALINT ISTVÁN órás- és ékszerész tu-lajdonában, üzlete pedig a színházzal szemben, a Stühmer-féle édességbolt szomszédságában volt. A három BALINT fiú közül a legkisebb, OTTÓ nevű osztálytársam 1945-ben a Kórház téren talált kézigránátokat hazavitte, s közülük az egyik a bal ke-zében robbant fel. A szerencsétlenség következményeként bal kezének csak kisujját sikerült megmenteni, jobb kezén szeren-csére csak mutatóujjának első percét veszítette el. Bal szeme azonban menthetetlennek bizonyult, ezért Édesapám⁴ enucle-álta a szemklinikán.

Ezen a soron egy földszintes ház következett, majd az első Városi Múzeumot, az ötvenes évektől a Téglaiipari Vállalat központját, valamint oktatótermét magába foglaló ma is álló emeletes épület csatlakozott a Várady Antal utca sarkán, a harmincas évek végén épült bérházhoz. Ennek alagsora egy részét AUTH KERESZTÉLY cukor-lerakatának raktárhelyisége foglalta el.

A Várady Antal utca keleti sarkától az átköltözött újabb Városi Múzeum épülete húzódott. Később néprajzi múzeum céljára rendezték be, jelenleg is múzeumi kiállítás céljára szolgál. A soron következő földszintes ház alagsorában a KISS JENŐ-féle redőnyüzem működött, majd egy hat ablakos hasonló épület, ennek szomszédságában a Rákóczi úti óvoda utcai frontja következett. 1938 és 1942 között magam is itt, óvodás kisgyermekként óvó nénink, RIZA néni szerető gondoskodása alatt nevelkedtem. Az óvoda szomszédságában id. KRASZNAI JÓZSEF lakatos-, illetve kerékpárjavító műhelye a hozzá tartozó udvarral következett. Az udvarban hátul, a kocsibejáráttal szemben asztalosműhely, ablakai alatt sokáig egy régi hintó állott. Ifjabb KRASZNAI JÓZSEF a záruk, nyílászáró szerkezetek mestere, öccse, KÁROLY, kerékpárok javításával foglalkozott. A műhely a bontások, építkezések miatt a Deák (Jókai) utca azóta lebontott saroképületébe költözött, majd ennek szanálása után az Alsómalom utca és a Zólyom utca sarkán volt üres telek szomszédságában folytatta tevékenységét.

A Rákóczi úti első KRASZNAI-féle műhelytől keletre épített kerítésfal húzódott, majd egy apró üzletet magába foglaló kétablakos kicsi ház és földszintes szomszédja után BÖKÖNYI LÁSZLÓ jármű-elektromossági és akkumulátor üzlete következett. Ez után szintén épített kerítés és széles, egyszerű kapubejárat egy tágas udvarra nyílt, amelyet északról az ecetgyár épülete határolt. Vezetője alacsony idősebb úr volt, aki a városban egyetlen 98 köbcentis almazöld Wanderer-Sachs márkájú, felső vázcső nélküli motorján közlekedett. Az ecetgyár udvarát követte a már említett kétemeletes sarokház, amelynek bontásáig, utcára nyíló alagsorában a negyvenes évek második felében ide költözött KRASZNAI-műhely működött. Deák utca felől nyíló bejárata szolgált a lakók számára, akik közül Dr. JÓZAN BÉLA körzeti orvost és ugyancsak BÉLA nevű fiát ismertem. Az ifjabb BÉLának 1938-as kiadású Opel Olympiája volt, amellyel taxizott egy ideig, majd az igénybevételtől elhasználódott jobb

oldali első ülés helyére, már saját alkalmazásban, jobb megoldás nem lévén, egy alacsonyabbra szabott hokedlit rögzített. Ehhez hasonló kényszermegoldás különösen a háború után nem volt szokatlan, mint ahogyan az sem, hogy a Citrom utcai Szent Kristóf garázs helyére telepített műhely és taxiállomásnál garazsirozott két Opel Kadett abban az időben beszerezhetetlen 15 collos hátsó kerekeit roncsokból származó kisebb méretű repülőgépkerekekkel pótolták.

Ha már a Deák, illetve Citrom utcáknál tartunk, a gyermeki kíváncsiság és érdeklődés köréből nem hagyható ki a BENKOVICS-féle pékség, mint illat- és látványélmény sem. Édesanyánk több alkalommal az általa dagasztott és kelesztett kenyértésztát, akkori lehetőség szerint, sütés céljából elküldte velünk a BENKOVICS-féle sütődébe. Ilyenkor alkalmam volt az ott folyó munka, így a kenyérvetésnek, majd a kisült kenyerek kemencéből való kivételének, az ügyes péklegények gyors tevékenységének megfigyelésére. A kész, magas, kerek, ropogósra sült forró kenyeret kockás konyharuhában vittük haza bátyámmal azon versengve, hogy ki vigye a kenyeret. Ugyanis akinek a hóna alatt volt, az hazafelé mentében fel is melegedhetett, de ennél fontosabb volt, hogy könnyebben letörhetett egy-egy darabkát a vágás mentén felserkent, ellenállhatatlan kísértéssel kínákozó héjrészekből. Természetesen a megcsonkított kenyér láttán Anyánktól megkaptuk, ami az ilyesmiért megjárt. Egyébként BENKOVICS KLÁRI, valamint húga, az évekkel később atlétikában futásban, gátfutásban a válogatott szintet is elérő GYÖRGYI, óvodástársaim voltak.

A Deák (Jókai) utca keleti sarkán, a mai könyvesbolt helyén volt a FRIEDMANN-féle bútortház,⁵ amely mellett DECKMANN JÁNOS kárpitos műhelye is helyet foglalt. Férje halálát követően özvegye a műhelyt a Rákóczi úti Ipartestület épületében működtette tovább. A FRIEDMANN-ház melletti, déli irányú kiszögelléssel folytatódó földszintes ház alagsorában a Rákóczi Nyomda működött, amelynek ablakain keresztül figyeltük a hatalmas papírtekercsekben a gépek által futtatott és nyomtatott folyamatos újságszalagot. A későbbiekben e helyen könyvkötészet működött. A szomszéd épületben egy töltőtollárusító-javító, aztán kályhás, majd BOTTLIK LÁSZLÓ, a balesetben elhunyt motorversenyző lakatosműhelye, illetve NAGY JÁNOS halüzlete következett. Az üzlet megszűntével NAGY JÁNOS, alias „Halas”, az egye-

tem sofőrjeként évekig egy Ifa Garant teherkocsi vezetője volt. Édesapám tőle vásárolta meg 200-as DKW motorkerékpárját 1944-ben. Ebben a házban lakott TÓTH LACI, óvodás-, majd iskolatársam és DEDOVÁČZ LACI, aki az orvosi egyetem befejezése után sebészként Székesfehérvárra került.

Ezzel véget ért a mai épületek nyomvonalától délre kiszögellő már lebontott házsor. A Rákóczi út 39/A–B–C. szám alatti bérház üzletei közül KARI VINCE rádió- és villamossági szaküzletén kívül a BECKER-féle élelmiszer- és egy könyvesbolt, valamint egy ruházati kellékeket árusító üzlet maradt meg emlékezetemben. A ház sarok közeli alagsorában működött a Pécsi Gödör nevű étterem és szórakozóhely, ahol BANKA PISTA cigányzenekara szórakoztatta a vendégeket. Az épület gr. Benyovszky Mór (Irgalmasok) utca felőli oldalán KIS ÁCS FERENC húsüzlete, amely évekkel később halüzletként szolgált, és mellette egy virágüzlet volt.

Ha már képzeletben a Benyovszky utcába fordultunk, el nem mulaszthatom megemlíteni a belváros mediterrán hangulatú színes foltját, a piacteret. A térnek hátat fordító, azóta már kedvezőbb pozícióba állított Kossuth-szobor, és az izraelita templom közötti Majláth (Kossuth) tér színes forgataga különösen a szerdai és szombati piacnapokon kínált számos látnivalót. Kiváltképp egy magamfajta gyermeknek, akinek minden apró részlet lekötötte a figyelmét. A láncos-serpenyős egy- és kétkarú mérlegek csörgő hangja, a kofák vásárlásra biztató kiáltószava, az összekötözött lábú, a földön szalmára fektetett csirkék, kacsák, libák hangzavarában hangosan beszélgető vásárlók tarka tömege, a sokféle zöltség és gyümölcs keveredő illata igazi piaci hangulatot teremtett a téren. Ennek déli határát üzletsor képezte a Vadászkürt étterem és fogadó saroképületétől a Fürdő utcáig, PATAKIÉK zöltségboltjáig. E két végpont között a Földműves-szövetkezet irodaháza, tejbolt, hentes, trafik, halüzlet, fémedényeket árusító bolt kínálta portékáit. A boltok előtti úttest szélén az árusok szekerei ácsorogtak tarisznyából abrakoló lovakkal, amelyek türelmesen várták a délidei itatást a kocsiderék alján himbálódzó vödörökből, illetve az útszegélyen álló artézi kútból, amelynek öntöttvas kifolyócsövéhez láncolt bádogpohár, szüleink által elrettentő példaként állított ivóeszköz csüngött. A közelben állt a piacon is nélkülözhetetlen nyilvános WC kátrányszagú fehércsompés épülete. A tér északi felén zöldséges bódék és a sokrétű áruválasztékot bemutató fa

asztalok sorakoztak. A szükséges élelmi kellékek bevásárlása után a megtelt, cekkernek nevezett hálós szatytorral és kosárral indultunk haza, Édesanyámnak segítve a cipekedésben. Olykor útba ejtettük a Citrom utca sarkán a KÖSZL-féle fűszerüzletet, ahol hitelre vagy házhoz szállítást kérve is bárki vásárolhatott.

Visszatérve a Mattyasovszky-Zsolnay-féle házhoz, annak dél felőli sarkán a Petőfiről elnevezett gyógyszertár FRIDRICH SÁNDOR gyógyszerész⁶ vezetésével, illetve Dr. KOLLÁR LAJOS fogorvos felesége asszisztenciájával működött. SÁNDOR bácsi szép angolvizsla kutyája, Prinz, idős gazdájának hűséges és ügyes társa volt a vadászatokon. A gyógyszertárnak megfelelő északi épületrészen volt KRAUSZ SAMU sajátos illatkompozíciót árasztó fűszerüzlete. KRAUSZ bácsi, a visszajáró pár fillér helyett, a gyerekeknek egy-egy szem stollverekkel, Negróval fizetett. Fia, magyarosított nevén KERÉK SÁNDOR, kaposvári szemészorvos lett. A KRAUSZ-, majd 1944-től JUTASI ANTAL-féle üzlet bejárata előtt volt az átlomás felől érkező villamos megállója, majd a Széchenyi térről érkező kocsival nagyjából a Mecsek Garázs előtti kitérőben kerültk egymást. Ezen az útszakaszon, a Zsolnay-háztól a Benyovszky (Irgalmasok) utcáig az úttestet sárga kerámit burkolat fedte, amelyen a lovaskocsik hangos zörgéssel haladtak. Esőben az útburkolat simára kopott felülete, amint a Zsolnay Vilmos utca teljes hosszában is, a gépjárműforgalom számára balesetveszélyt jelentett. Az épület Rákóczi út felőli oldalán PIRGL BOLDIZSÁR férfi- és női fodrászüzlete foglalt helyet. Segédei RENDÉCKI LAJOS és felesége, valamint SCHÄFFER ALBERT és neje, MÁRIA voltak. A Zsolnay-ház keleti végén, annak kis udvara tőszomszédságában, egy műhelyépülettel a BURITS-féle kenyérsütőde, majd az utcafront felőli rövid falkerítés után a „Stefánia” péküzlet következett. Ennek 1940-42 táján történt lebontását követően az eredeti alapvonalától beljebb épült fel a Zsolnay-házhoz csatlakoztatott háromemeletes bérház, amelyben BRAUN ERNŐ rádió- és villamossági szaküzlete, illetve a ház bejárata után élelmiszer bolt nyílt. Az eredeti házsornak megfelelő kiugrás után következett KISS JÁNOS kézimunka üzlete. A földszintes épület keleti, szabadon maradt falfelületére helyezett táblán a „Kézimunka, gombáthúzás” felirat szerepelt, amelyben a 'gombáthúzás' szó gyakran elgondolkodtatott. Tudniillik a gomba áthúzásának megoldási módjára és céljára számomra nem volt elfogadható magyarázat.

A következő épületben volt Varga Gyula Karosszéria és Kocsigyára. A Varga család felmenőit nem ismervén, Gysuzi bácsiékról, vagyis rajta kívül még Éva néniről és Béla bácsiról örök magamban kedves emlékképeket. A példás neveltetésben részesült Varga gyerekek, Gysuzi, Levente és Csaba nálam pár évvel fiatalabb fiúk akkori érdeklődési köréről még nem lehettek ismereteim, de reájuk környezetük bizonyára nem maradt hatás nélkül.

Családjaink barátságának eredete általam nem ismert, de annyi bizonyos, hogy Apáink révén jött létre, feltehetően a Ciszterci Rend Pécsi Nagy Lajos Gimnáziumában, ahol három év korkülönbséggel iskolatársak voltak. 1941-ben repülőtisztként, egy motorpróba során elszenvedett balesete után, Gysuzi bácsit a pécsi Honvédkórházban ápolták, ahol Édesapámmal meglátogattuk. Ez az eset is régi barátságukat igazolja. Ettől kezdve a katonás tartású Gysuzi bácsira igazi hősként tekintettem. Balesetének maradandó nyomát, homlokán egy mély sebből visszamaradt forradást, mindig irigyeltem. Gyermekeként, több sérülésének lehetősége fel sem vetődött bennem, s talán az sem, hogy a kényszerleszállás végzetes következményekkel is járhatott volna.

1942-ben Gysuzi bácsitól Apám színes és egy sárga borítóval ellátott fekete-fehér képekkel illusztrált DKW prospektust kapott. Nyilvánvaló, hogy autóvásárlás gondolata foglalkoztatta, s a DKW Meisterklasse típus felől kapott kedvező információk alapján jelezte vételi szándékát, amely még ugyanebben az évben egy szép fekete kocsi képében meg is valósult.⁷ Szüleimet Gysuzi bácsi készítette fel az autóvezetői vizsgára. Édesanyámtól tudom, hogy a váratlan szituáció esetére a hirtelen megállást gyakorolván, Gysuzi bácsi szó szerint ezt kiáltotta: „Kupplung ki, fék!” A közlekedési rend is ebben az évben változott, ezért a szélvédő bal alsó sarkába egy piros betűs emlékeztető cédulát ragasztottak, amelyen ez állt: „Jobbra hajts, balra előzz! Mecsek Garázs Pécs”.⁸

1942 a családi örömök éve volt. Ekkor született GÁBOR öcsém is. Az új autó csodálatos élményt jelentett számomra. Nyolc évesen már minden műszaki paraméterével tisztában voltam, ismertem a kenőanyagokat, szintúgy a közlekedési szabályok jórészét. A kocsi garázsírozása, szervizelése természetesen a Varga-garázsban történt, ahol Édesapámmal, vagy egyedül is

gyakran megfordultam. Háborús előírás szerint a lámpafejekre húzható fekete viaszosvászon sapkákon elől egy fémellenzős résen jött át az utat alig megvilágító fény. Erre az ellenséges repülők miatt, az általános elsötétítési rendelet szerint volt szükség. Az arányos kétajtós karosszéria utasterét nagy teherbírású, fából készült, műbörborítású tetőzet fedte. A pótkerék a csomagtartón kívül kapott helyet. A csomagtér a hátsó üléstámla előre döntésével volt hozzáférhető. A vízűtéses, kéthengeres, kétütemű motor kilincs alakú nyomatékkváltója a műszerfalon volt, amelynek motortérbeli meghosszabbítása a motor fölött elhelyezett henger alakú benzintartályon vezetett keresztül. A benzintartály, az üzemanyag szivattyút nélkülöző, a gravitáció elve alapján működő üzemanyag áramlási rendszer miatt volt a motortér legmagasabb pontján. Az ülepítő edényes, másképpen vízszákos, kézzel működtetendő benzincsap az utasterben, a gázpedál fölött volt elérhető. A mechanikus vagy úgynevezett madzagfék már mind a négy kerékre szolgált, amit a kocsiban a jobb hátsó végére erősített táblán, világoskék mezőben, talpára állított fehér háromszög jelzett. A háromszög fölött szintén fehér színű H betű volt. A kocsiban PA 596 rendszámmal közlekedett, mígnem 1944-ben, mint a többi magánautó, a mienk sem úszta meg a katonai behívót. Mindössze háromezer kilométer volt a kocsiban. Feltankolva, lemosva a Frigyes laktanya udvarán kellett leadni az addig dédelgetett autót, amely a Baranya-háromszögbe, Dárdára került kémelhárító szolgálatra. 1944 nyarán a kocsit rendszám nélkül, használati tilalommal visszaadták, majd két hónap múltán végleg elvitték. A szemklinika portása, aki katonai szolgálatba került, egységével Zala megyében nyugat felé menetelve látta a kocsinkat egy árokba lökve, összetörten.

A Mecsek Garázsban mindig volt érdeklődésre számottevő esemény vagy látnivaló. Többek között az országban elsőként, épületen belül működő oszlopos, pumpás benzinkút, amelynek kiadandó üzemanyag mennyisége osztásos üveghengerekben volt ellenőrizhető. A benzin-olaj keveréket piros, keverős üzemanyag kannából töltötték, illetve az olaj adagolása a kűtről is történhetett. Az udvarban kelet felé nyíló garázsrészen állt egy használaton kívüli küllős kerekű, platóján sárgaréz „karfákkal” szegélyezett ülésorokkal épített, nyitott csapatszállító kocsi. Úgy tudom, a harmincas évek elején tűzoltószakasz szállítá-

sára szolgált. Ugyanitt egy Fiat 1100-asra emlékszem, amelyet tulajdonosa nem, vagy csak igen ritkán használt.

A legmaradandóbb és életem során azóta is gyakran ismétlődő emlékképem: Gyuszi bácsi és Édesapám társaságában álltunk az udvari benzinkút mellett, s az ugyanott parkoló homokszínű oldalkocsis Wehrmacht Zündapp KS 750-est mustráltuk. Gyuszi bácsi ez alkalommal említette, hogy a Család éppen kirándulásra készül, ezért volt előkészítve a saját tulajdonban lévő, erőt sugárzó csodás motor. Gyuszi bácsi alapos márka-bemutató típusismertetése oly mértékben felkeltette az érdeklődésemet, hogy attól kezdve csak erre a motorra gondoltam. Olyannyira, hogy amikor a szabadban, kezemben egy méretre szabott, motorkormányt jelentő faággal szaladgáltam, annak elágazó fiatalabb, többől hajlítható mellékága képezte a kuplungot vagy a kéziféket, mikor mire volt szükség a tökéletes hangutánzással kísért száguldásban. Merthogy természetesen minden menetszakasznak megfelelő kézmozdulatot és hangjelenséget utánóztam. A teljes átélés érzése máig él bennem. Még középiskolás koromban is készítettem rajzokat a bőlcsövázás, boxermotoros, terepváltoval felszerelt, sajátos megjelenésű gépről. A katonai Zündappokat, a BMW 75-ösökkel együtt, a Deutsches Afrika-korps ROMMEL tábornok által vezetett sivatagi harcaiban olajos levegőszűrővel szerelték fel. Csak a legutóbbi időben sikerült megfejtennem a motornak számomra azóta is problémát jelentő mellső villarugózását. Szemben a BMW 75-össel, itt nincs teleszkóp-rugózás. Rugónak nyoma sincs, van viszont egy-egy himba a villafej-trapézban, amelyek a villaszárakba rejtett öncsillapítású spirálrugókat hozzák mozgásba.

Jól emlékszem a Varga család szürke-fekete színezésű DKW Meisterklasse kocsjára is. Annak idején oly kevés autó közlekedett Pécsen, hogy ismerőseinket már messziről felismertük az utcákon. Hasonló színű DKW-ja volt KOVÁCS fogorvosnak, Fiat Ballilájuk volt PAPPÉKNAK. THÁN doktornak és BOROS OSZKÁR nagybátyámnak Topolinójuk, Keresztapámnak, Dr. GRUBER BÉLÁNak Wandererje, MIHÁLYI ISTVÁN szülészorvosnak 170-es Mercedes, Dr. KARG NORBERTnek, FÖLDES MIHÁLY autóvillamossági, elsősorban akkumulátor üzem tulajdonosnak Adler Trumpf-ja volt, Dr. MARTY ISTVÁN rendőrezredesnek egy Delage, Dr. VERTÁN EMIL gyermekgyógyász professzornak⁹ egy vajszerű, ritkaság-számba menő Hispano Suiza cabrio volt a birtokában.

A Széchenyi téri taxiállomáson alig lehetett két egyforma típusú kocsit látni. Közülük Hanomag, Ford Eifel és Taunus, Opel közül Kapitän, Kadett és Olympia, továbbá Horch, Lancia, Peugeot, Hanza és Fiat 1200-as kocsikra, valamint egy hathengeres, egyetlen nagy szárnyas anyával rögzített küllős kerekű, pótülésekkel ellátott nagy francia *landaulette*-re is emlékszem, amellyel még DKW kocsink előtti időben Mecsekaljára utaztunk. A taxi forgalomra kevésbé alkalmas kétajtós változatok közül az Adler Trumpf-ból, a Steyr 55-ös, Fiat Topolino, Volkswagen típusokból három-öt példány is futott a városban, míg BMW és Mercedes még kevesebb számban volt pécsi tulajdonban.

Az autók szervizelését a belvárosban a Varga-garázson kívül a Munkácsy utcai MESTRITS-féle, az Indóház utcában a GYÖRI-, illetve a Citrom utcában a Szent Kristóf garázs, az Irányi Dániel téren pedig a MÜLLER és JUHÁSZ cég műhelyeiben látták el. Ismert volt több jeles szakember is, mint GOLDBACH JÓZSEF, BENEDEK úr, a karburátorok nagymesterei, BALINT JENŐ az autómotorok mindentudó szerelője, valamint a karosszériaelem-gyártást és -javítást magas szinten művelő BRAGYÁS EMIL és mások.

A Mecsek Garázs szerelőire nem emlékszem, de Gyuszi bácsi illetve Varga Béla bácsi vezetése alatt magas felkészültségű szakemberek dolgoztak. Több magán szerelőműhelyben is spirál- és laprugókat is legyártottak, komplett kipufogó rendszereket készítettek, hengereket fűrtak, dugattyúkat, csapágycsapatokat öntöttek és így tovább. Mindezen nagy pontosságot igénylő műveletek a korszak szakembereinek magas képzettségi fokát mutatják.

Varga Béla bácsi bravúros vezetési tudását több alkalommal megcsodálhattam, amikor a szűk udvarban vagy a garázsban a többi kocsi között bámulatos manőverezési készséggel, a tér- és távközök biztos érzékelésével bármely kocsival a legszűkebb helyekre akár hátramenetben is pillanatok alatt be tudott állni. Saját szememmel láttam, amikor az udvaron egy *vollgáz*os indulás után pár méteren belül úgy állt meg az előtte álló autó mögött, hogy a két lökhárító között alig maradt pár centi. Úgy látszott, a rutin a vérében volt, s ezt a biztos kézzel uralt készségét maga is élvezte.

A Rákóczi út felől nyíló kapubejárat mellett alkatrészraktár és bolt-, valamint irodahelyiség nyílt. A kapualjból volt megközelíthető a Varga család lakása is, amelynek, érthető módon,

mindössze a gyermekszobájára emlékszem. Pontosabban egy kisméretű, talán almazöld színű iskolapadhoz hasonló bútorra, amelyre irigykedő tekinteteket vetettem. Egy ottani vendégeskedés epizódja is felöltlik bennem, amikor a Varga gyerekek Édesanyja, a mindig kedves Éva néni kakaóval, süteménnyel kínált bennünket, játszó gyermekeket. Talán 1943-at írtunk, amikor Éva néni kérésére TIBOR bátyám Mikulásként, én krampusznak maszkírozva és öltözve jelentünk meg az ugrabugráló és láncot csörgető krampusz láttán megszeppent Gyerekek előtt.¹⁰ Húsvét vasárnap reggelén viszont kartonból készült nyuszi fejet öltve mutatkoztam néhány pillanatig a Gyerekek lesötétített szobájának ajtónyílásában. Ennyi elég is volt az ajándékok eredetének igazolására. Állítólag hármuk közül Csabi volt a kényeztetettebb gyermek, amint GÁBOR öcsém is, hiszen a légiriadós időkben Ők voltak a „Kicsik”, akikkel szemben jó Szüleink a háborús helyzetben engedtek nevelési elveikből, türelmüket pedig a két nagyobb testvér már előzőleg jobban igénybe vette.

A Mecsek Garázs Rákóczi úti frontjától keleti irányban az ÖHLMÜLLER FERENCNÉ tulajdonában volt „Tip-Top” élelmiszerüzlet után a Dischka Győző utca keleti sarkáról átköltözött QUINTUS KONRÁD-féle cipőgyár és bolt,¹¹ egy csekély beszögelés után a TELFEL-féle koporsóüzlet, egy mezőgazdasági gépeket, felszereléseket árusító bolt következett, amelynek vezetője a hatvanas években eredetileg komikus színésznek készülő, mindenkit megnevettető CZEHMANN JENŐ volt. A mellette nyíló ház udvarában akkumulátor készítő és töltő műhely, illetve használt autóalkatrészeket beszerző és árusító raktár volt, vezetője az olasz származású ügyes GINO volt, aki összeköttetései révén minden típushoz meg tudta szerezni a kívánt alkatrészeket. Egy ruhatisztító, majd drogéria következett, amelynek rekedt hangú tulajdonosa a vevők gyermekeinek alkalmanként kis sárga dobozkába csomagolt illatos Ca-Ola-szappant ajánlkozott. Később itt hentesüzlet nyílt. Ez után a KONCZÓL-féle szabóság, a még meg nem nyitott Jókai utca torkolata helyén a Ferenc József fürdő vaskerítése és kapuja következett, mögötte a tuja-fás előkert apró sárga keramitkockás járdája vezetett a bejárathoz. A fürdő után két klasszicizáló földszintes házzal folytatódott a sor, ahol a BANNA gyerekek, ZOLI és VALÉR, valamint a szőke ZIEGLER FERÉK laktak. E két épület után tetejükön gömbdísszel záruló kapuoszlopokkal szegélyezett kocsibejárat

vezetett egy udvarba. A mellette álló jelentéktelen kisebb épület keskeny kirakatai egy trafikhoz és a szomszédos bélyegüzlethez tartoztak. A következő telken lábazatos masszív vaskerítéssel a HAMERLI udvar és széles kocsibejárata folytatta a sort. 1948–49-ben gyakran voltam HAMERLIÉKNÉL. IVÁNNAL, osztálytársammal az udvaron rúgtuk a labdát, máskor az emeleti lakás nyugati végében lévő gyerekszobában játszottunk. A kerítés után a HAMERLI-ház frontja húzódott a Siklósi utca sarkáig. Ebben nyugat felől később megszüntetett két nagy kirakat volt, amelynek egyikében kis Steyr 55-ös, a másikban egy ideig Mercedes 170-es állt. A sarok felé, az épület bejárata után, két hosszabb kirakattal a család tulajdonában lévő vasüzlet, az államosítás után motorbolt következett. Ennek vezetője a már HAMERLIÉK alkalmazásában is ott dolgozó KÁROLY keresztnévű magas ősz úr volt, akinek általam elfelejtett vezetéknevét már nincs kitől megkérdezzem. Ezzel, amint e tervezett határig terjedő emléképeim sora is, a Rákóczi út déli házsora a Siklósi utca sarkánál véget ért.

A Zsolnay ház déli frontja a Majláth utca házsorát vezette be. A Varga Gyula Karosszéria- és Kocsigyár a Rákóczi út és a Majláth utca közötti telken feküdt. Ez utóbbi felé széles deszka kapu szolgált, amely azonban nagyrészt használaton kívül állt. A Zsolnay-ház Majláth utcai homlokzatához közvetlenül csatlakozó épületben kovácsműhely volt. A lópatkókat az udvari műhelyben izzították, majd a kapu előtt álló fogatok lovainak patáihoz igazították, kalapálták, szögelték. Ilyenkor a füstölő pata szaga terjengett a környéken. Sok patkolást láttam, amely lakásunk legszélső ablaka alatt zajlott. A kovácsműhellyel közös udvarból nyílt WENSOVSZKI JÓZSEF szabóműhelye is. Később fiának vagy közeli rokonának a Rákóczi út 39/b alatt lett jó hírű férfiszabósága. A Karosszéria- és Kocsigyár hátsó kapuja, illetve téglakerítése után a FRITZ lakatos műhely következett, majd két házzal arrébb a CSIZEK-féle fatelep, ahol többek között elsősorban építkezésekhez állítottak elő megmunkált faanyagot. A Majláth utcában laktak még ÉGETŐ JANCSIÉK, TRAPP fuvarosék, akiknek fia, JÁNOS, osztálytársam volt, és egy magas, sovány fiatalember, akit magunk között Uborkának neveztünk, továbbá a posta kulturhelyiségét is itt rendezték be egy földszintes épületben. Ezen a házsoron lakott későbbi osztálytársam, BÁNKÖVI NÁNDI is édesanyjával és asztalosmester nagyapjával. Az utca

vége felé, a kanyar után, autó- és motorszerelő, karosszéria- és kovácsműhely működött, amely az utca megszüntetése után a Diósi útra költözött.

Az Indóház utcából indított, a Majláth utcába forduló, attikás oromzatú, lekerekített sarkú, azóta emeletréépítéssel átalakított földszintes épület keleti végéhez kocsibejáratos udvari lakásos ház csatlakozott. Ez után három-négy kisebb földszintes ház következett. A szomszédos beépítetlen terület egyenetlen domborzatú rét volt, keleti felén déli irányban a Vasút utcáig a PARUSEFF-féle bolgárkertészet terjedt. Talán a következő emeletes házban laktak VADÁSZ KLÁRÁék, aki óvodástársam volt, majd 1970 után már kolleganömként üdvözölhettem. Ugyancsak az utca déli oldalán álló házak valamelyikében lakott MAGYAR FERI, szintén óvodástársam. Édesapjának a Jókai téren volt zárákat készítő-javító lakatosműhelye.

Nagyobb esők alkalmával a Majláth utca déli felén húzódó széles árokban tekintélyes mennyiségű víz vonult le, amely a régi lebontott házak helyén, még a kertészet előtt délnek kanyarodva a rétet, sok esetben a Vasút utcát is elárasztotta. Ez a vízmennyiség a Klimó György utca és a Kórház tér, illetve a Várady Antal utca felől érkezett, és a Szabadság utca alatti csatornán átvezetve a Majláth utcában már a kikövezett szabad árokban haladt tovább. Izgalmas dolog volt a Szabadság utca alatti széles csatornába bemászni és a túlsó sarkon a befolyó nyíláson kikukucskálni, miközben a fejünk fölött a villamos dübörgött. A Majláth és az Indóház (I. Ferenc József, majd 1945-től Szabadság) utca sarkán állt BÖSZ ÁDÁM, vak újságárus okkersárga színű bódéja, amelynek kis kiadónyílásán át hozánk is felhallatszott a nála kapható lapokat kínáló hangja. A háború vége felé a Citadellában volt híradós katona, ahol egy bombatámadás során vesztette el szeme világát. A környéken szinte mindenki előtt ismert volt a sajnálatos eset, amikor egy hatalmas felhőszakadás alkalmával a sebesen áramló víztömeg a feldölt bódéval együtt a szerencsétlen embert az állomásig sodorta. A korábban még csatornázatlan város több pontján, nagyobb csapadék esetére, egyik végükön láncsal kikötött fa pallóhidak szolgáltak a gyalogos közlekedés számára, amelyek szabad végét a járdák melletti vízfolyások fölött az úttestre helyezték.

Feltehető, sőt valószínű, hogy az idő az emlékeket már megfakította. Még így is szeretettel gondolok vissza egykori ottho-

nomra és környékére, a még élő vagy eltávozott ismerősök, idegen gyerekek, felnőttek arcvonásainak, mozdulatainak még mindig tisztán, világosan megjelenő sokaságában. A felelevenített Rákóczi úti szakaszból, annak ismert és ismeretlen lakói közül magasan kiemelkedik érdeklődési körömet nagyban befolyásoló és emlékeimben még gyakran megjelenő Varga Gyuszi bácsi, akinek példamutatóan fegyelmezett, katonás egyénisége, a nehéz időkben is helytálló emberi tartása az Őt ismerő fiatalokat vagy idősebbeket egyaránt megkülönböztetett tiszteletre készítette.

Meggyőződéssel állíthatom, hogy Gyuszi bácsinak nagy része volt Édesapám autókhoz, motorokhoz való vonzódásában. Ugyanis a dédelgetett kedvenc DKW Meisterklasse háború miatt történt elvesztése után, a várható pénzromlás indokával, „befektetésként” még 1944-ben motorkerékpárt, a korábban említett 200 köbcentis DKW-t, majd egy 98 köbcentis Sachs-SHB-t és mellé 125-ös NSU-t vásárolt.

Persze mindez osztatlan örömünkre történt, s a hűvösvölgyi bérelt villában időnk nagy részét a motorokkal töltöttük. TIBOR bátyám főként az NSU-t kedvelte, s a Jakabhegyi útról az Ürögi út felső végére, a NEMESKÉRI pékséghez vagy a LAJKÓ-féle húsüzletbe természetesen vezetői engedély nélkül, motorral járt kenyérért, húsért. Édesapám reggelenként a városba menet a DKW-t használta, s ilyenkor kérésemre gyakran magával vitt.

Egyik napon egy német katona jelent meg nálunk, aki kölcsönkérte DKW motorunkat. Viszontlátásában nem reménykedtünk. Pár óra elteltével azonban megjelent a katona, aki az üzemanyaggal feltankolt motort köszönő szavak kíséretében visszahozta. A benzinszagú mámor azonban nem tartott sokáig. Ezt a motort Édesapám még időben eladta, de a másik kettőt az oroszok vitték el. Legközelebb Édesapám 1949-ben vásárolt motort, egy 200-as Victoriát, majd 1957-ben a 250-es Jawa Perákot, amely árban több mint felét tette ki a kiutalásra hamarosan megérkező 48 ezer forintért árusított 402-es Moszkvicsnak. Ez után az 1953–57 között gyártott Opel Olympia Record, Ford Taunus 17 M, majd VAZ 2101 jelű 1200 köbcentis Zsiguli, végül 1500-as Lada jelentette Édesapámnak a gépjárművek iránt 1942-től a Mecsek Garázsából kiinduló és élethosszig tartó kötődését. Ez a vonzalom GÁBOR öcsémben is felerősödve jelent meg, aki 1957-től családunk minden típusú autójának rutinos

vezetője, alapos ismerője, nem különben gondozójaként bizonnyította az autók iránti szeretetét és hozzáértését.

Varga Gyuszi bácsi szellemiségének napjainkig terjedő hatása a gyermekkoromban kapott személyes benyomásokig vezethető vissza. Ezek kiindulópontja volt az a bizonyos oldalkocsis Zündapp KS 750-es a ma is frissen felidézhető képi- és hangélményekkel. Ehhez járulnak a családukban és a közeli rokonságban, ismerősök körében volt, majd hét saját motorom és kilenc autóm sora s a velük kapcsolatos események, tűrák emlékei. Ezek után talán nem szorul magyarázatra, hogy a faágból képzett kormányval futkározástól számított hosszú évtizedek után veterán korú kedvenceim, az XS 400-as Yamahám vagy R 45-ös BMW-m nyergében az utakat járva még ma is előtűnnek a motoros szenvedély kezdetének emlékképei.

A Varga-garázst még ismerő pécsiek napjainkban is elismeréssel említik a Karosszéria- és Kocsigyár ipartörténeti és várostarténeti jelentőségét. Az államosítással véget ért a Varga-dinasztia küzdelmekkel teli, következőleg eredményes, a város és a hazai automobilizmus számára is értékteremtő munkássága. Az már csak sejthető, hogy a tehetség, a kitartó szorgalom és a szakmaszeretet a továbbiakban mivé emelhetne volna az egykori kocsigyárat, ha a háború, és főleg következményei diktatórikus eszmei-politikai berendezkedését nem erőszakolja Hazánkra az idegen érdekeket kiszolgáló hatalom.

KRASSÓ SÁNDOR

Emlékezés¹

– Azzal kell kezdenünk, hogy adva volt egy viszonylag jó és ritka kapcsolat a két család, pontosabban saját családom apai része és édesapád s édesanyád között, ami félig-meddig szomszédságból, félig-meddig hasonló munkaterületből fakadt. Ez abból adódott, hogy édesapámmal, aki első házasságából anyám későbbi szerencséjére és így az én szerencsémre is elvált, valamint a háztartást vezető nagynénémmel együtt éltünk s nevelték engemet a Rákóczi út 46. szám alatt. E címen egy nagy fatelep volt, a ház kicsiny része pedig édesapám műhelye lett. Apám gépészmérnöki végzettséggel részint Ausztriában dolgozott egy mezőgazdasági gépgyárban, részint — s főként korábban — a Schlick és Nicholson névre hallgató budapesti mozdony- és gépgyárban¹ mérnökösködött. Ez a mozdonygyár időközben tönkrement, így onnan került át Ulmba, egy mezőgazdasági gépgyárba.² Hazai foglalkoztatása ekkorra, az 1920-as évek második felére már lehetetlenült. A Ganz nem tudta átvenni ezt a mozdonygyártó céget, elhelyezkedni így nem tudott. Mert mint ismert, a gazdaság nem volt olyan prosperitásban, mint amilyenbe később kerülhetett, mikor a második világháborús felkészülés megkezdődött. Ami persze eladósodást is hozott magával, de mégis, a foglalkoztatás egyidejűleg növekedésnek indult.

Amikor Ulmból apám hazatért, a jómódú család Rákóczi út 46. szám alatti telephelyéből kis részt igénybe vett. Alagsori műhelyt rendezett ott be, s mint géplakatos, kisebb mezőgazdasági eszközök tervezőjeként és kivitelezőjeként dolgoztatott egészen az ország megszállásáig. Míg sokkal jobb módú két bátyjának, JENŐnek és SZIGFRIDnek a fakereskedésből származó jövedelme az ő jövedelménél nagyságrendekkel nagyobb volt, ő éppen csak vegetált, s nevelte egyszülött fiát, aki én voltam. Maga is erőteljes fizikai munkát végzett, két-három segítővel dolgozott a műhelyben. Ő is kovácsolt nagykalapáccsal, fűjtatott, szóval fizikai munkát úgyszintén végzett, miközben tervezgette azokat az eszközöket, amikkel egészen jó nevet szerzett magának

a pécsi, a baranyai, de még a távolabbi megyék, így az ország északi részén élő gazdák körében is. Olyannyira sikeres volt, hogy a háború után – amire máig meghatottsággal emlékezem vissza –, sőt még az ötvenes években is jöttek vissza parasztemberek, gazdaemberek azzal, hogy vajon él-e és miként lehetne megtalálni, mert mi ezt és ezt nála vettük s most meg kellene csináltatni, mert annyira jó eszköz volt.

A két család közti kapcsolat tehát úgy alakult ki, hogy ezen a Rákóczi út 46. szám alatti óriási telken volt egy picike rész, ami mai viszonyaink között is inkább szegény, semmint gazdag édesapámnak volt a műhelye, és innen elég gyakran, amennyiben hegesztési igényeink voltak vagy különböző szakmai problémák merültek fel (amikre én nem emlékezhetek, hiszen csak tíz-tizenkét éves gyermek voltam), átjártunk a szomszédban levő Varga Gyula Autókarosszéria- és Kocsigyárba, merthogy édesapámat én ilyenkor mindig elkísértem, hiszen rajongtam az autókért. A születésem utáni első években még volt saját autónk. Én pedig vonzódtam a gépekhez, az autókhoz, azután édesapám elbeszélései nyomán vonzódtam a mozdonyokhoz, a vasúthoz, a közlekedéshez egyaránt.

Édesapámat időközben tönkretette, hogy a hadikölcsönök után a huszas-harmincas években olyan mezőgazdasági kölcsönök következtek, amelyek birtokában már a gazdák sem készpénzzel fizettek, hanem kötvénnyel, s ezek a dolgok rendre szerint aztán szépen elértéktelenedtek. Édesapám ezzel a szegénység határára került, merthogy pénz helyett értéktelen kötvényekkel fizettek neki, amiket úgy-ahogy lehetett utóbb valorizálni. Amikor a harmincas évek közepe tájékán ebből úgy-ahogy kikecmergett, akkor a negyvenes évekkel újabb változások jöttek: nem voltak rendelések, mert a háborús készülődés okán a gazdák is kevésbé mertek vállalkozni, újabb gépeket beszerezni. Nem volt jó üzletmenet, nem volt sok megrendelés, míg azután a működése végleg ellehetetlenült.

Édesapám SCHREIBER GYULA névre hallgatott. Az óriási telek (mely ma a 6-os út része, és magában foglalta egyebek közt a mai Rákóczi úti OTP épületének helyét is) a Schreiber Rezső és Fia³ nevet viselte. Édesapám mindkét bátyja fakereskedő volt; nagyon jó egzisztenciát teremtettek maguknak, szép családi házzal a Mecsek oldalában, illetőleg az Anna utcában, miközben édesapámnak mindössze bérlakásra tellett, később még

arra sem. Ő kétkezi munkájából és azt megalapozó mérnöki szerkesztési munkáiból élt — abból, amit ő alkotott, spekulált ki, és a manuális munka mestereként létre is hozott. Volt tehát a családnak egy pénzes oldala, s volt egy szegény oldala is: apám, a technika s a gépek megszállottja.

Ebben a szegény ágban apám nem volt egyedül. Apám mellett ott volt ebben a szegény ágban öccse is, mint budapesti nagybácsi, akinek foglalkozása az első világháborúban szerzett érdemei jutalmaként adótiszt volt. A Kormányzó tiszteletbeli századossá nevezte ki világháborús érdemei alapján – okmányának másolata a mai napig birtokunkban van –; ő lehetett a parancsnoka vitéz HÉJJAS IVÁNNAK.⁴ A család gazdag részéhez tartozó JENŐnek és SZIGFRIDnek viszont erdeik voltak, földbirtokaik, saját szép házaik a belvárosban.

Autós szenvedélyemtől és gépek iránti lelkesedésemtől vezérelve, ha csak lehetett, édesapámmal együtt én is átmentem a Varga-féle céghez. Akkori tiz-tizenegy évesként ma is előttem van maga a bejárat, az épület, a műhely, az ottani dolgozók, arcok, nevek, például IZMÉNYI bácsié,⁵ aki a hegesztést végezte, s akiről édesapád mint nagyon ügyes emberről mindig szeretettel beszélt. Ő végezte el akkor azokat a munkákat, amiket édesapámnak csinált. Hogy ezen kívül milyen munkákat végeztek, azt nem tudom. Csak arra emlékszem, hogy amikor átkísértem apámat, örömmel nézegettem az ottani autókat, a benzinkutat és a kompresszort. Az 1941 és 1943 közötti időszak lehetett ez, amikor már volt egy kis eszem tíz-tizenkét évesen, hiszen 1929-ben születtem. Emlékeim szerint a DKW vezérképviselte volt édesapádé. Az ott lévő autók jelentős része is DKW volt, meg Adler, meg mindenféle azóta megszűnt gépkocsi-márka – viszonylag olcsóbb és akkor divatos kocsi-típusok. Voltak persze elegánsabb kocsik is ott, leginkább BMW, de néha Mercedes is, ami akkor jobb márkának számított. Azért az egész vállalkozásról ne gyárban gondolkodj.

Véletlen folytán lehettem szemtanúja, majd folyamatosan érdeklődő résztvevője, szemlélője egy a cég által épített autóbusznak. Nos, erről a cég által építendő autóbusról valamiképpen már a létrehozatala előtt tudtam, talán édesapám beszélte el édesapád várakozása alapján. Egészen fantasztikusan érkezett be hatalmas alváza, ma elképzelhetetlen módon, tudniillik saját tengelyén az állomásról jött föl. Mintha valamiféle réges-ré-

gi fűkasza vagy nagyon ősi traktor lett volna, egy vas ülésen vezette valaki a karosszéria nélküli alvázat. Volt rajta négy kerék és a motor, a traktorszerű ülésen pedig egy ember, aki bevezette a leendő autóbust Varga Gyula Karosszéria- és Kocsigyárának udvarába. Akkor volt a busz maga, hogy alig fért be a kapunyíláson. Legjobb tudomásom szerint ez volt az első autóbusz, amelyet édesapád cége épített,⁶ az első fölépítményi rész, a később PVKV 6-os számot viselő Rába-Krupp elnevezésű autóbusz. A város, az akkori Pécs Városi Közlekedési Vállalat megbízásából építette édesapád cége. Sokszor rohantam át megnézni, hogy hol tart a busz építése; ezért is emlékezem ennyire jól. Ám az építés egyszer megszakadt. Édesapád utóbb elbeszélte nekem, hogy a város meggondolta magát. A városi tanácsosok s a városvezetés akkor sem értett mindenben egyet, finoman kifejezve együttműködésük nem volt sem megfontolt, sem tökéletes. Amikor az autóbusz bizonyos fokig elkészült, kiderült, hogy az idősebb emberek nemigen tudnak majd fölszállni rá, mert túl magasan van a hátsó része. Ezért amit addig megcsináltak édesapádék, vissza kellett csinálni, mert a megrendelőnek ekkor jutott csak eszébe, hogy voltaképpen nem is ilyen lovat akart. Akkoriban ugye az autóbuszokra hátul volt a fölszállás és elől a leszállás. Ennek a közlekedési rendnek a folyamánnyaként kalauzos volt az autóbusz, és a hátsó ülésen tudott csak a kalauz helyet foglalni. Nos, amit tehát egyszer már megcsináltak, azt valamelyest most lerombolták, de azért a végén csak-csak elkészült a 6-os autóbusz. Az alvázat és a motort készen kapták, az Győrből érkezett, de minden, ami felépítmény, az a Varga-cégnél készült. A 6-os számot kapta, de az is fel volt tüntetve a sofőr ülése felett, hogy mikor és ki készítette, vagyis a ti cégetek, a Varga Gyula Karosszéria- és Kocsigyár.

Volt egy konkurens is Édesapádnak, aki teljességgel feledésbe merült azóta, sőt én magam sem ismertem, csak a neve rémlik. Ti. az ez után következő, 7-es számú buszt ez a konkurens cég készítette, JUHÁSZ és SASS. Drapp színű volt, vacak a motorja. Rövid és kicsi jármű volt, sokkal csekélyebb befogadóképességű és rossz rugózású. A motorja Rába-AF, szemben a 6-ossal, mely sötétkék volt, hathengeres, és Rába-Krupp motorral működött.

Édesapád ügyvédje KISS LÁSZLÓ volt, saját Béla testvére pedig „autóbolond”, és az ilyen alvázak Budapestről leszállításában az efféle fiúk egymással versengve vettek részt.

– Mellettünk, a Mattyasovszky-palota⁷ felé volt egy Bauhaus-stilra emlékeztető bérház, és ebben lakott egy PATAKI nevű jól megtermett, jó kedélyű, sok pecsétgyűrűs taxizó, akinek 1945 után is volt autója, és akivel családirag jóban voltunk. S nekünk a házunkban, a Rákóczi úti portálon volt üzletbérlőnk BRAUN ERNŐ bácsi is, műhelyt és boltot üzemeltető rádióműszerész, akinek árukészlete javát és asszonya némely értékét ők a mi megőrzésünkre bízták az üldöztetés idején. Nos, az elhurcoltatásból nem tértek vissza. Ám valahonnan az ismeretlenségből a háború után felbukkant egy fiatal, igen követelőző, önmagát hozzátartozónak mondó valaki. Noha nem is igazolta magát, lelki békéjének megőrzése végett egyébként nyugodt, gondos, előrelátó anyám végül kiadta neki mindazt, ami miatt a hallgatást nekem már alig három évesen meg kellett tanulnom...

– Mint pécsi zsidónak, nekem BRAUN ERNŐ neve nem ismerős. De legjobb emlékezetem szerint az a ház egy kétemeletes épület volt, szomszédságban a ti cégetekkel az 1940-es évek elején épült. S mellette, már a Mattyasovszky-palota szomszédjaként egy földszintes házikó, benne a Stefánia kenyérbolt, egy BURICS nevű péknek az üzlete. És most kezd rémleni, hogy tényleg volt egy általam említett BRAUN-féle cég, vagy éppen a házban, vagy a később épült kétemeletesnek a földszintjén. És emlékezem egy BRAUNra, de persze nem tudhatom, hogy rokona lehetett-e az általam említettnek. Ez BRAUN SÁNDOR, volt munkaszolgálatos, aki az Egyesült Államokban élve később jó pozíciót teremtett magának; és levelezésben vagyok valakivel, akinek ő jó barátja maig.

Kiss ügyvédet személyesen ismertem. Agilis és határozott, jó fellépésű ember volt, aki maga is nagyon szerette az autókat, s a háború után egyike lett az elsőnek, akik autóra tettek szert. Édesapádnak például nem lehetett, mert ő osztályellenség volt, de nekem sem lehetett volna, mert származásom alapján én is osztályellenség voltam, miután a SCHREIBER-família gazdag család volt: birtokok, erdők, házak, beleértve azt is, amiben most ülünk, meg a mellettünk lévő, az alattunk lévő, a fölöttünk lévő, meg a sarkon lévő — nos, ez mind SCHREIBER-tulajdon volt. De hát egyformán feketelistás származásúak voltunk. Ezért én is dolgoztam Komlón, jártam ki fakarusszal,⁸ mert egyetem után megbízhatatlanná váltam; de hát ez már a saját életem része.

Nos, elkészült a 7-es busz. Mint mondtam, ez a 6-osnak a nyomába sem jött, kis vacak volt, rázott, alig fértek bele, kényelmetlen volt, főként a 6-os busz kényelmével szemben. De ezután édesapád megkapta következő megrendelését a várostól; ez lett a 8-as busz. Ez már nem Rába-Krupp, hanem Rába Super volt. Ez lett életem második nagy csalódása, miután édesapám a Rába-Kruppot dicsérte, és nagyon lelkes volt, én meg a Rába Supert szerettem, mert fiatal voltam és mást akartam. Úgy lett életem nagy csalódása, hogy – világosan emlékszem erre – a Dömörkapui Menedékház melletti megállóban édesapám, aki mindig jóban volt a sofőrökkel (elvitt a kocszművekhez, mindenféle pécsi üzembe, a MÁV-hoz és a fűtőházhoz, merthogy annyira műszaki és közlekedésbarát volt), tehát apám megszólította a buszvezetőt, mondván, hogy ebben csak is négyhengeres motor lehet. Erre én rögtön válaszoltam, hogy ez biztosan ki van zárva, mert ez a gyorsabb, nem a 6-os. És ekkor csalódásomra a sofőr elújságolta apámnak, hogy ebben bizony csak négyhengeres motor van. Nos, hát ezt is a Varga-cég csinálta.

Ami következett, az a 9-es, ezt is a cég csinálta, szintén Rába Super alvázon. Egyetlen különbséggel, ti. hogy a 9-es teteje fölnyitható vászontető volt, amit napsütésben hátra, záporban előre lehetett húzni. Merthogy akkor indította a Pécs Városi Közlekedési Vállalat a mecseki körjáratot, mely vasárnaponként óránként-kétóránként közlekedve a Manduláson keresztül érkezett meg az Árpádtetőhöz, és tért vissza a város keleti oldalán a Széchenyi térre. Ez a körjárat tavasztól őszig élt, s ezzel a busszal vitték körbe-körbe az utasokat, akiknek volt pénzük, hogy kifizessék az árat.

A további buszokra vagy megrendelésekre pontosabban visszaemlékezni már nem tudok, mert erősen háborús szagú évek jöttek, apámnak is mind kevesebbszer kellett új megrendeléseivel átmenni, hiszen mind kevesebbek lettek, majd meg is szűntek a megrendelések.

- Ebben az időben hány alkalmazott lehetett a cégnél?
- Szerintem nagyságrendileg tíz-tizenöt körül, de talán úgy kellene mondanom, hogy tíz és húsz között biztosan.

Nekem a későbbi időszakban édesapáddal egy újabb kapcsolatom támadt. És ez legmélyebb összefüggésben van azzal, hogy édesapádat és édesanyádat milyen embernek ismertem meg.

A német megszállást követően hadiüzem lett a cégetek, és nem sokkal utóbb, hogy a németek megjöttek, mintegy előre sejtve vagy várva a jövőt sok minden történt – bár álmaimban sem rémlhetett fel olyan szörnyű jövő, mint ami bekövetkezett. Nos, pár hét múltán édesapám átkísért édesapádhhoz. Együtt átmentünk és apám elmondta néki, hogy a legrosszabbaktól tart, és talán-talán ha fia egy hadiüzemben dolgoznék, akkor megkülönböztetésben részesülve védettebb lehetne. Nem volt ugyan akkoriban még semmiféle sárga csillag viseltetés vagy ilyesmi, de talán mentesülhetne, ha feltételezhető későbbi megtorlások bekövetkeznének. Édesapád pedig abban a pillanatban kötélnek állt: nagyon szívesen, ő át tudja vinni, hogy engem fölvegyenek. És engem így nyomban fölvettek. Fölvett, és ezzel napszámos lettem, segédmunkás.

Ezért is él ennyire emlékeimben az egész garázs, maga az épület minden berendezésével, hiszen ott dolgoztam. Keresem ennek irományát, de nem találom. Hetvenhat éves vagyok, s meggyőződése, hogy valahol meg kell nálam lennie, édesapád aláírásával egyébként. Mert így próbált segíteni. Akkoriban a ciszterciek Nagy Lajos gimnáziumába jártam, nekem ilyen munkához ruhám nem volt, de szüleim csináltattak egy munkásruhát. Időközben a sárga csillag viselési kötelezettségét is bevezették. Amikor én elkezdtem ott édesapádnál dolgozni — és napokon múltott mindez, de előre lehetett érezni, hogy valami jön —, akkor a sárga csillaggal együtt a munkaruhámat egyszerűen átvittem, és ott édesapádtól vagy édesanyádtól megkaptam az elvégzendő feladatot. Édesanyád többnyire fönt tartózkodott az emeleten lévő piciny irodában: a kapubejárattól jobb felé egy meredek lépcsőn kellett fölmenni, ott volt az iroda, és minden nap ott megkaptam a magam munkáját. Ez pontosan olyan volt, mint amilyent szerettem, legalábbis többnyire; a számomra legérdekesebbek mégis a német katonai autók voltak. Magánautózás akkorra nem volt már, vagy legalábbis minimálisra szorítkozott, hiszen a magánautókat addigra már behívták. Én meg egészen hamar összecimborásodtam a német katonákkal, akik ott voltak. Látták rajtam a sárga csillagot, de semmi különös atrocitás nem történt; én ezektől a német katonáktól semmiféle rossz megjegyzést nem kaptam. Persze nem SS-ek voltak; gépkocsijaik WL-jelzést hordoztak. Rendszámaikban volt vagy WH, talán Wehrmacht Heer, akik sima katonák voltak, vagy WL, a Wehrmacht

Luftwaffe. Én kis kölök voltam, e légierősök pedig énekelgettek, hülyéskedtek, egészében jól érezték magukat. Mondhatom, a civil lakossággal félőbb volt a kapcsolatom, mint ezekkel a német katonákkal, akik itt édesapádnál dolgoztak; de bárki láthatta, hogy engem ugyanúgy tekintenek, mint a többi, akik ott dolgoztak, munkaadó és munkások egyaránt, akik mind szintén dolgoztak; így hát bárki tudomásul vehette, hogy itt egy ilyen ember is dolgozik. Én tehát csak ott voltam, amíg lehetett. Azonban hamarosan megjelent egy olyan korlátozó rendelet, amelyik kimondta: nem zsidónak tekintendő személy zsidónak tekintendő személyt nem foglalkoztathat, ha nem hadiüzem; ha pedig hadiüzem, akkor csak fegyveres kíséret keretében foglalkoztatható. Miután pedig egyetlen emberért fegyveres kíséretet alkalmazni aligha lehetett, hiszen nem is lett volna célszerű, így hát el kellett távoznom. Sajnos nem dolgozhattam tehát ott tovább, mert nem voltak meg ehhez a szükséges jogi feltételek. Merthogy betiltották. Ám ha nem tiltották volna be, akkor sem dolgozhattam volna ott tovább, mert további intézkedésekkel már elvitték bennünket — be a gettóba, majd be a toloncházba. Tehát e közjátéknak mindenképpen vége szakadt.

Az egész kis történetet két okból kell elmondanom. Egyrészt jellemző volt édesapád és cége hozzáállására, hogy amíg csak lehetett, segítettek — hát hogy a fenébe tudtak volna másként segíteni? Ebben tudtak, és azonnal segítettek is; és az első ember, akinél segítséget próbáltunk keresni, segített — mondom, az én életben maradásom története hosszú és nem ide tartozik (egészen egyéni egyébként, de véletlenek sorozata meg ügyeskedések egyaránt vannak benne) —; de elég az a történethez, hogy segítettek: ebben tudtak, másban nem tudtak, és nem is tudhattak volna, ha megfeszültek volna sem, hiszen a padlásukra nem dughattak. Egyébként is, tele voltak németekkel.⁹ De föl sem vetődött, hogy eldugjanak, mert sem apám nem merte volna kockáztatni, hogy eldugják a fiát, az egyetlen, sem anyám nem engedett volna, aki egy városbeli bérházban lakott már ekkoriban, mert akkor már még egyszer férjhez ment, egy KRASSÓ vezetéknevű emberhez. Úgy lettem én KRASSÓ, hogy édesapámat a németek elvitték, megölték; nevelőapám pedig, aki anyám második férje volt, később örökbe fogadott, és hát innen van ez a név. Engem el is tartott, amíg az egyetemem el nem végeztem és keresővé nem váltam.

– Ő zsidó ember volt?

– Nem, nem zsidó. Én nagyon szerettem, nekem nevelőapám volt, így róla csak elfogultan nyilatkozhatom. Édesapja fodrászmester volt, akinek üzlete volt a Fürdő utca és a Munkácsy Mihály utca sarkán, úgy hívták, hogy KRASSÓ DÖMÖTÖR.

Erről a világháborús időszakról még azt tudom elmondani, hogy általában mindig volt ott hat-nyolc katonai kocsi, ezeket javígtatták, ápolgatták.

– Ezek kisteherautók voltak?

– Nem, inkább személykocsik voltak; de volt ott mindenféle gépjármű, lapos Volkswagenek és kisebb kisteherautók egyformán. Nagy teherautókra nem emlékezem, de nem mondhatom, hogy nem voltak, csupán hogy nem láttam ilyeneket. Én meg törölgettem ezeket, gumijukba levegőt engedtem. Volt ott egy kompresszor, olyan zajos, hogy úgy féltem tőle, mint a fene, mert hát mégis csak kis kölyök voltam. Avagy benzinnel feltöltésükben vettem részt, meg leporolgattam felületüket. Amikor szárazra törölték kocsijukat, nemigen törődtek azzal, hogy kemény eljárásuk esetleg árt a fényezésüknek.

– Kedves Sándor! Amikor nálunk az irodába bementünk, akkor a külső bejárat kaputól jobbra az autó bemutatóterem, később gépműhely volt, ahol gyermekkorunkban egyebek közt az esztergapad állott. Ettől jobbra volt az irodai bejárat. Ha beléptünk, úgy a baloldalon volt egy világosra pácolt gyönyörű falépcső, valóban meredek. Emléked szerint anyám egyedül végezte vajon az adminisztrációt? Merthogy ott egymásba nyílóan is, folyosóra nyílóan is két irodai helyiség volt. Tehát két szoba, majd a folyosó végén egy szűk helyiség, rajzasztallal és íratárral, mindhárom az udvarra nyíló egy-egy ablakkal. Vagyis a lépcsőn feljutva s balra fordulva egy keskeny folyosóból ismét balra nyílt a két iroda, majd a végén ez, ami akkor már raktártér volt. A lépcső mellett, alapszinten pedig valamiféle kávézó-dohányzó, a lépcső alatt pedig kis mellékhelyiség volt.

– A legbiztosabb emlékem az, hogy a lépcső meredek és keskeny volt.

– Az egyik szobában, balra a fal mentén volt egy hatalmas amerikai redőnyös íróasztal, és egy másik, amin egész nap az anyám matatott.

– Igen, ő volt, és rendszerint volt ott még valaki — de hát ez már elhomályosult, hiszen amikor odakerültem, csak tizennégy éves voltam.

A benzinkút kézi pumpával működött. A kompresszor a közelében volt, ám már külön, bent a műhelyrészben. A bejárat kaputól nézve balkéz felé volt a nagyműhely bejárata, de mint-ha előtte is lett volna valami.¹⁰

Meszesen lett utóbb a lakásotok,¹¹ akkor és ott is láttuk néha egymást.

A benyomásom alapvetően az, hogy édesapádat egy többé-kevésbé kiveszőfélben lévő típus jellegzetes megtestesítőjének ismerhettem meg. Egyik jegye a határozottság; meglehetősen dinamikus alkat volt; gondolkodásmódját tekintve abszolút emberséges, mondhatnám, hogy humanista — és itt egy érdekes ötvözetre szeretnék rámutatni. Ti. nagyon jó nemzeti érzésű ember volt. Tehát jó értelemben vett hazafit ismerhettem meg benne, akitől nem volt idegen a katonás stílus, nem volt idegen a Trianon miatti revízió gondolata: egy vad, szerencsétlen nemzeti mivoltában megsértett és meggyalázott ország hazafija volt. De idegen volt tőle a katonaságnak a II. világháború alatt elburjánzott szélsőséges válfaja, a megideologizált teljes kötődés nyilas vagy kirekesztően nacionalista eszmék iránt. Tehát nagyon jó magyar ember volt. Ötvözte magyarságát a humanizmussal, lelkes hazafi, ami bizonyára korábbi repülő voltában is megnyilvánult.

Hiszen tudtam, hogy részt vett a délvidéki akcióban annak idején, közelfelderítőként, és miután elromlott a gépe, kényszerleszállást kellett végrehajtania a Duna–Tisza-közén, valahol Titeltől délre. A gép típusa lehetett VW–21 Sólyom, kétfedelű, miközben egy átmenetileg Pécsre vezényelt pécsi alakulatnak Heinkel 46-os, magas szárnyú típusai voltak.

Még a KÁDÁR-korszakban is félig-meddig ellenségnek tekintették, tehát vezető beosztásba nem kerülhetett. A XIV. számú Autójavító Vállalathoz köt az az emlékképem, hogy Trabantommal (ami, mint kétütemű, rokonságot mutatott a DKW-val) mentem hozzá tanácsért. Éppen lebontottak egy teherautót. A Munkácsy Mihály utcában dolgozott. Máig meglévő garázska-pum ajtajához vásároltam meg e teherautónak a platóját.

Magas, vékony ember volt. Ráadásul magas vérnyomással küszködött. Politikai gondolkodása egyre kevésbé volt toleráns a kommunista eszmékkel szemben, amiktől undorodott, de nem annyira az eszmétől, mint inkább funkcionárius megtestesítő-jétől, meg egy elbarbárosodott néptől, amelyik mindig még töb-

bet követel; amely előtt semmi sem szent; amelyik tehát követelődve könyökkal taszítja a másikat, mindig magát és közvetlen övéit részesítve előnyben. Ez a típus volt tőle rettentően idegen, és persze az, hogy a szocialista cégeket pártfunkcionáriusként odakerült hozzá nem értő pancserok vezetik. Ez hallatlanul bosszantotta őt, csakúgy, mint minden műszaki marhaság, ami ugyancsak szép számban fordult elő annak idején. Tipikusan magas vérnyomása akár életmódjának, ennek az állandó kihívásnak a következménye is lehetett.

ROZVÁNY GYÖRGY

Édesapám'

A katonatiszt és családja

Mindig dicsekedve emlékszem vissza édesapámra, akiben görög-makedón és örmény vér pezsgett egész életében, bár abban a történelmi időszakban nagyon keveset lehetett velünk, hiszen katonáemberként a háborús évek alatt más feladatot rótt rá a haza. Életpályája nem a családi hagyományokra épült, hanem a katonapályára vezetett.

Nem is akadt az ősök között igazi katona, de az 1848–49-es szabadságharcban a bővebb nagycsalád tagjai közül is öten vettek részt.

Édesapám élete igen egyszerűen alakult. Mezőkovácsházán született 1911-ben, ahol az édesapja (apai nagyapám) patikus volt, de az édesanyja (apai nagyanyám) nagyon korán meghalt. A csöppnyi, kétéves apám anya nélkül maradt. Az anyja akkor várta második gyermekét, kevéssel a leendő szülés előtt hirtelen agyhártyagyulladásra kapott, és pár nap alatt eltávozott. Apám további nevelését az örmény származású anyja testvére vette át.

Ahogy oly sok esetben a történelem beleszólt sok ember életébe, így itt is a sokat emlegetett és szidott Trianon kettévágta a Partiumhoz kötődő családot, amelynek nagyobb része Nagyszalontán, Nagyváradon, Temesváron élt. Ez még ma is erősen hat a rokonság életében.

Édesapám az iskoláit Békéscsabán, Makón végezte, majd felnőve a budapesti Ludovika Honvédtiszt Akadémiára került. Azt elvégezve az 1930-as évek elején került Pécsre. Az itteni tartózkodása főleg az egykori Gépkocsizó laktanyához kötötte, azon belül is nagy érdeklődéssel fordult a gépjárművek, az autók és motorkerékpárok felé. Új idők új motorikus fejlődésre ösztönöztek a világot, így hazánkat is. Édesapám ezt a szenvedélyét a katonaságon kívül a polgári élet motorizációja felé is szolgálta, és sokat tett annak pécsi elterjesztésében és a képzésben.

Egy jellemző példát említenék: Amikor a hatvanas években gépkocsivezetésből vizsgáztam a Rét utcában, az egyik vizsgabiztos rendőr alezredes a nevemre felfigyelve rögtön elővette

az ő régi, első jogosítványát, és büszkén eléem tartva mutatta benne az apám aláírását, majd pedig a vizsgáztató társainak is megmutatva újságolta ezt a meglepetést, azaz hogy őt még az apám vizsgáztatta, és mit ád isten, most pedig ő vizsgáztatja annak a fiát.

Ritkán fordul elő ilyen eset. Közben hozzátette, hogy milyen nagy szakembernek tekintette, és biztos benne, hogy akkor a fiacskájának is jutott az apja tudásából. Azt is elmondta, hogy őt és sok társát az orosz frontról hozatta haza az apám azzal, hogy az általa kiválogatott mintegy száz katonát hazarendeltette a frontról, hogy gépkocsivezetői tanfolyamot végezzenek el itthon. Így menekültek meg a doni veszteségtől, netán a fogságba kerüléstől, és életben maradtak.

Apám egyébként több sportágat is nagy kedvvel űzött. Középiskoláit Békéscsabán és Makón végezte, ahol több későbbi híres emberrel járt együtt az iskolába, például ERDEI FERENC későbbi parasztpárti vezetővel, aki addig dicsérte, de már a háború utáni időszakban elfordult tőle, nem segítette, pedig tehette volna. Másokat is megemlíthetnék, de az most maradjon csak az iskolák nyilvántartásában.

Abban az időben apám gyephokizott is, Pécssett pedig teniszezett.

A Ludovika Akadémián gépkocsizó szakon végzett. Persze, akkoriban más összefoglaló néven nevezték, mert idetartozott a vonatos, a fogatos és a motoros ágazat is. Hozzá tartozott az ezekhez kapcsolódó gyakorlati foglalkozás is.

Az orosz frontról hazatérve, amíg apám Pécssett volt, nagy kedvvel motorozott. Volt egy 250-es, olajsárga színű angol Kel-tour motorkerékpárja, amivel több motorversenyen vett részt 70-es rajtszámmal. Ezt a motort nagyon szerette apám, de a háború után hazatérve Pécsre, a ránk nehezedett, rossz anyagi helyzet és a betegsége miatt eladta az akkor egyik legnevesebb pécsi motorosnak, BARITZ LAJOSNAK, aki később ezzel a motorral szenvedett balesetet, és belehalt. A Tüzér utcai salakmotoros versenyre igyekezett, amikor a Szigeti úton, a volt Kiskirály utcánál a villamossíneken bukott, miközben a felesége a villamossínen utazott.

Szüleim a sportszenvedélyüket és további sikereiket jóformán a Balokány tenispályáján élték át. Mivel apám és anyám is teniszezett, nem sok hiányzott ahhoz, hogy én a tenispályán

szülessek. Gyerekkoromban ezzel cukkoltak. Így az sem volt véletlen, hogy a rám maradt albatrosz hűrozású Schlesinger ütőt én használtam tovább ugyanott. A háború előtt a tenisz a jómódúak, értelmiségiek sportja volt, főleg a drágasága miatt. Igazi úri sportnak tartották. Apám 1944 nyaráig teniszezett, és mint motorversenyző és teniszező igen sok díjat nyert, az utóbbiban például Dunántúl-bajnok, vagy Délnyugat bajnoka volt.

Sajnos e díjakból csak egy darab maradt rám, de hogy a többi az anyám kezéből hová jutott, vagy eladta, arról már nincs tudomásom. Mindenesetre ezt az egyet nagy becsben tartom. Apám halála után pár évvel anyám újra férjhez ment, de akkor már középiskolásként nem éltem anyám új házasságában falun. Így 15 éves koromtól magamat tartottam el, munkakönyvem kezdete 1954. október elseje volt. Kollégiumban laktam, és alkalmi munkával, vasúti rakodás, téli hólapátolás és hasonló munkákból éltem, majd az érettségi után a Lakics munkásszálláson „laktam” mint kőműves, amíg ott ki nem raboltak.

Apám remek teniszpartnere párosban DULÁNSZKY JENŐ bácsi¹ volt, aki az 1950-es években a Baranya Megyei Építőipari Vállalat főmérnöke lett. Az ő révén kerültem a volt reptéri építkezésen való kőművességtől, technikumi végzettséggel, az akkor alakult, a salakhegy mellett panel-kísérleteket végző, kutató csoportba. Így lettem a hazai paneles építés-technológia és vasbeton előregyártás egyik úttörője. Nagy kár, hogy a mai társadalom szemében ez rossz képet mutat, pedig európai színvonalon voltunk. Ugyanis származási probléma és apám HORTHYSTA, nyugatos, ludovikás múltja és B-listázottsága miatt nem tanulhattam tovább. Akkoriban nagy bűnnek számított a gyereknek egy ludovikás apa és egy zárda-tanítónőképzőben végzett anyja, valamint a nyugati hadifogságot megjárt szülő, rokon. Ez érvényesült az 1965 előtti időben.

Apámat 1944-ben helyezték fel Budapestre a Ludovika Akadémiára katonatiszt tanárnak, mint századost, és akkor Budapesten a Kresz Géza utcában volt a pesti lakása. Persze, megmaradt a gépkocsizó szaknál, hiszen arra kérték fel, de kiegészítésként rajzot is tanított. Én, mint gyerek, a háború utáni években – talán úgy 1970-ig – igen sok egykori pályatársával, katonatiszttársával, sőt beosztottjaival is találkoztam. Korábban, a RÁKOSI-éra alatt állandó ellenőrzések, megfigyelések jelezték az új rend éberségét – vagy inkább a félelmüket. Az apámra

kedvesen és szeretettel emlékezők iránta tanúsított tisztelete nagyon meghatott, mert azok az emberek barátot, tisztelni való embert mutattak és nem ellenségképet festettek a szemembe.

Nem hagyhatom ki az évtizedeken át családukat sújtó alapvető „okot” apám katonatiszti idejéből: 1944 késő őszén, az örmény eredetű, de magyarosított SZÁLASI FERENC hatalomra kerülését követően a Ludovika tisztkara nem esküdött fel SZÁLASI nemzetvezetőre, miután félretette HORTHY MIKLÓS kormányzót, és megszüntette annak minden tisztségét. Ezt követően szétdarabolták a Ludovika Akadémiát. Minden szakkart más helyre vezényeltek és vittek. Így a gépkocsizó kart, osztályt Körömdre vezérelték, illetve odamenekítették. Más szakokat különböző városokba, s ezáltal a Ludovika tevékenysége gyakorlatilag megszűnt.

Tiszti családként így kerültünk mi is Körömdre, ahogy közeledett nyugat felé hazánkban a front. Itt éltem át az első bombázást, a vasútállomáson és a közeli laktanyán. Ezt követően, röviddel karácsony után, 1945 januárjának elején az egész körmendi Ludovika-részleget bevagonírozták, marhavagonokba, velük a tiszti családokat is, és Németországba vitték, jobban mondva szállították. Így kerültünk családosul Bergen-Belsenbe, a Hohne nevű, hatalmas katonai kiképző és gyakorlóterület kaszárnyáiba. Ennek a katonai bázisnak a végében alakították ki a hadifogolytábort, ami később munkatábor, majd 1943-ban koncentrációs láger lett.² Pár száz méterre voltunk tőle. Itt a kaszárnya egy-egy lakásába több család került. A mai napig talán ez a terület a legnagyobb katonai kiképző és gyakorló hely Németországban. Főleg harckocsizókat és más láncaltapas hadigépezet kiképzésére, gyakorlására szolgált. Magyarok is kerültek ide kiképzésre. Ma is hatalmas NATO-bázisként ilyen a rendeltetése, de ma főleg angol, brit NATO-alakulatok teljesítenek itt szolgálatot, időnként hollandok is, ugyanakkor a Bundeswehrnek is ez a kiképzőhelye.

Rendkívül szomorú emlékként jelenik meg előttem, amit 1945 elején ezen a kiképzőhelyen láttunk mi, magyarok. A magyar katonákat – tiszteket, katonákat, ludovikás hallgatókat, aksokat³ – itt, Bergen-Belsenben a németek beosztották a német hadseregbe, és német vezényszó alatt vezérelték Schleswig-Holstein, Flensburg, dán-német határvidékre, és az angol hadsereg ellen vetették be őket. Sajnos, erről sem beszélnek, nem írnak a mai történészek. A németek hangos, kiabáló pa-

rancsszavak kíséretében kényszerítették fel a leponyvázott katonai teherautókra a magyar katonákat, így apámat és tisztársait is. Mi gyerekek pár méterre álltunk, és anyánkkal együtt sírtunk. Ennyit jelentett a németeknek a magyar katona, mint egy ágyútöltet. Minden igazolványt, fényképet elvettek a magyar katonáktól.

Szinte nevek és rangok nélkül szállították a frontra őket az angolok elleni harcokba, még a legfiatalabb, kezdő, elsőéves ludovikás aksokat is. Egy fiatal magyar katonasrác nekem is ledobott egy pár fényképet, és mondott valamit, de a zajban semmit nem értettem. Felberregtek a motorok, és eltávoztak. Több száz síró asszony és gyerek maradt a tisztáson. Az elmergesedett barátság mutatkozott itt meg. Igenis, írni kell erről is, miként az eddig elhallgatott oly sok témáról.

Bergen-Belsen koncentrációs táborát 1945. április 15-én szabadították fel az angolok. Ezt megelőzően már az egész várost és környékét körülvelték az angolok, amerikaiak, franciák és kanadaiak. A német katonaság már napokkal korábban meglépett, elmenekültek, és magára hagyták a lágert, étlen-szomjan hagyva a sok ezer flecktifuszban szenvedő embert, asszonyokat, gyerekeket. Az ott maradt, harckocsizó kiképzésre kihozott magyar katonákat küldték a helyükre, a láger megőrzésére, de ők semmit sem tudtak tenni. Csupán egyet: ők adták át a lágert az angol katonáknak. Ezt láttuk mi hat-nyolcéves gyerekek. Így már kisgyerekként láttuk azt a sok szörnyűséget, ami mély nyomokat hagyott bennünk a szörnyűségek ijesztő csoportképeivel. Egyébként is a mi táborunk 200-250 méterre volt a koncentrációs tábortól. A felszabadítás során egyetlen lövés sem történt. Az angol és magyar katona kezét fogtak, pedig hivatalosan ellenségek voltak. Az angol sereg pedig üldözőbe fogta a menekülő német katonákat, délutánra már tekintélyes foglysereget állítottak ki a város főterére, ahol is MONTGOMERY marsall beszédet mondott.

Még a felszabadítás előtt a frontok közeledése miatt a magyar családokat a németek Bergen városában különböző családoknál helyezték el, ezzel kiürítve a katonai kiképző kaszárnyákat. Így kerültünk mi Bergenben a Celler Straßéra egy TRAPP nevezetű náci pékség házába.

Apám angol fogságba esett. Perfekt angol nyelvtudású volt, ugyanakkor németül egy szót sem tudott – de nem is volt né-

met kedvelő, inkább angolszász beállítottságú. Úgy gondolom, hogy az autós szak minél jobb megismerése vezette az angol nyelvtudásra.

Itt a Celler Straße-beli háznál talált ránk apám, amikor angol fogolykísérettel egy oldalkocsis motorral hozták hozzánk. Mint hadifoglyot tolmácsként használták. Később pedig a magyar hadifoglyokat és családjaikat különböző táborokból, városokból egy-egy helyre csoportosították. Így kerültünk, azaz vittek bennünket 1946 májusában Osterode am Harz nevű város korábbi ROMMEL-kaszárnyájában⁴ kialakított DP Camp-be (Bournemouth). Az angolok a háború végeztével a hadifoglytáborokat azon a néven megszüntették, de a foglyokat, mint apámékat, fogolyként kezelve munkára, munkaszolgálatra vitték. Így a körleti feladatokat az asszonyok végezték, s bennünket fabarakkban helyeztek el. Én meg lassan belejöttem, miként tartsam villával a csajkát ebédosztáskor a konyhaépületnél sorbanállva.

Itt derült ki, hogy az apám előbb gége tbc-t kapott, ami később lehúzódott a tüdejére. Ebben a táborban ugyanis már tüdővizsgálatokat is végeztek az újonnan létesített tábori katonai kórházban. Így derült ki apám betegsége.

Itt Osterodében velünk volt WASS ALBERT is, aki velünk, kisgyerekekkel foglalkozott. Emlékezetem szerint az erdélyi, talán a marosvásárhelyi magyar csapattal került angol fogságba. Később Amerikába ment, és érdekes, hogy az egyik fia ott amerikai tábornokká lett.

Csak kiegészítésként jegyzem meg, hogy az első osztályt én 1945-ben, a felszabadítás után Bergenben jártam a kimenekített rögtönzött magyar iskolában, pontosan a Magyar Királyi Csaba királyfi honvéd gyorsfegyvernemi hadapródiskolában. Nagy becsben is tartom, őrzöm az első osztályos bizonyítványomat 1946 májusából, hiszen Magyarország akkorra már köztársaság lett. A második osztályt Osterodében kezdtem el, de 1946. november vége felé hazaszállítottak bennünket Magyarországra. Ezzel apám munkával töltött hadifogsága is véget ért.

Passaunál jutottunk át osztrák területre, ahol egyik hatalom a zónabirtokos másiknak adta át a vonatot emberrakományának átvizsgálásával egyetemben. Így működtek a megszállt zónákat. Azért ez már nagy különbség volt, mert amíg kifelé marhavagonokban gyűrtünk át több mint egy hetet légitámadással egyetemben, ezúttal már pullman-kocsikkal szállítottak

haza. Ágfalvánál jöttünk át a határon. Istenem, újra itthon, Magyarországon! – sokan így sóhajtottak fel. Volt, aki könnybe lábadt szemmel nézett ki a vonat ablakán, de mi, gyerekek is könnyekkel küszködtünk. Hazaértünk! Elég volt a háborúból, a légiriadókból, bombázásokból. Automatikusan mindenkit az érdekelt, mit hagyott a háború, milyen emlékekkel, romokkal vár a haza. Mi meg csak Pécsre gondoltunk, anyám a nagyira, csak az apám volt kissé szomorkás, hiszen két év alatt semmi hírünk nem volt Magyarországról. A felszabadítás után hangszórókon keresztül hallgathattuk a BBC adásait, de Magyarország szinte szóba sem került.

A soproni pályaudvarra érve aztán rádöbrentünk a szabadság fogadóképességére. Orosz katonák és az új magyar demokratikus hadsereg katonái rohanták meg a vonatot. Amíg a ruszki pufajkás katonák lökdösődtek, davajoztak, kincsekre vadásztak, főleg órákra, hangos kiáltásokkal rémisztették az utasokat. Több orosz katona karja tele volt már órákkal. Nem értettük, hogy miért az órákra vadásztak. Én a nagyapámtól származó kis zöld katonaládán ültem a peronon, szinte úgy rúgtak le róla, hogy kiforgathassák a ládikót.

A karszalagos magyar demokratikus katonák – rendőrökkel kiegészülve – a hazaérkezett magyar férfiakat, katonákat terelték le a vonatról hangos parancsoló szavak kíséretében, és gyűjtötték össze a vonat mellett, mint ahogy azt a nácik tették a deportáltakkal Bergen-Belsenbe érkezve; de ez már Sopron volt, a szabadság földje. Kétségbe esett családok, gyerekek sírtak. Senki nem értette, hogy mi történt, hiszen minden magyarázat nélkül rontottak rá a magyarokra. Ez volt az első élményünk az új Magyarországon. Senki nem számított erre.

Apámat is lerángatták a vonatról. A háttérben az állomás-épületen hatalmas plakát hirdette az új magyar forintot, de a szabadság így fogadott bennünket. Sok hazaérkezőnek eszébe jutott, amikor Németországban a kanadai kivándorlást, elhajózást szervezték a szövetségesek. Bergenben például a franciák összekötő tisztje, ANDRÉ FRANÇOIS-PONCET⁵ tett nekünk is ajánlatot. Akkor nem lett volna Osterode, és hazakiváncsoztunk Magyarországra. Nos, hát megkaptuk ezzel az előre nem sejthetett fogadtatással. Ebből már nem volt visszaút, csak előre, Pécsre. Átpakoltak bennünket kavicsszállító, nyitott tehervagonokba, kit erre, kit arra a vágányra tereltek, melyik szerelvény várt rá.

A nagyon hideg, szinte fagyos éjszakában így szállítottak bennünket Pécsre.

Sopronban a vonatról leszedett apámat elvitték, de soha nem tudtuk meg, hogy hova és milyen célból, és hogy mi történt ez alatt vele. Közel fél évvel később érkezett haza, de soha nem beszélt erről a távoltagekről. Hallgatott, és ilyenkor csak maga elé nézve terelte el a kérdéseket. Beszéljetelek másról! – hangzott a válasza. Ebből még ma is arra gondolok, hogy nem akarta félelembe ejteni a családot. Egy biztos, hogy nagyon rosszul bántak vele. Később másoktól hallottunk az ilyen esetekről, hogy ez volt a tisztító, úgymond igazoló, vizsgálóhely. Apám B-listázva érkezett meg, aminek értelmét, jelentését és erejét csak az ezt követő időben ismertük meg. Ez akkor kijárt minden volt HORTHYSTA, nyugatos katonának, főleg a katonatiszteknek, de más múlt rendszerbeli uraknak is, ami aztán azt jelentette, hogy a katonaságban többé nem szolgálhatott, sehol semmilyen munkát nem kaphatott, ellenségnek tekintették, és nem fért bele az új társadalmi rend kiépítésébe. Ugyanakkor ezzel a megkülönböztetéssel sújtották az egész családot, még a gyerekeket is. Én magam is elszenvedtem ennek hatását, mert ellehetetlenítették a továbbtanulásomat. Még 1956 után is majd tíz esztendőn keresztül beleszólt az életembe, és viselnem kellett ezt a diszkriminációt magyar létemre Magyarországon. Így aztán valóban a szabadság földjére érkeztünk, újabb fogságba. Így éreztük.

Szegény apám semmit sem tudott tenni, bárhova fordult. Ludovikás katonatiszti voltát, nyugati angol hadifogságát ellenségesnek tekintették. Sőt később is gyakori ellenőrzést, házkutatást tartottak nálunk. A volt Búza-tér és Koller utca saroképületében lévő lakásunkba soha többé nem térhettünk vissza. Egyszerűen elvették a távollétünk alatt. Úgy tudjuk, hogy az új városvezető egyik közeli talpnyaló embere kapta meg. Szegény anyám a zongoráját sajnálta leginkább, amit még tanítóképzős idejében kapott Baján. Így aztán lakás, szoba és ágy nélkül, az utcán töltöttünk három-négy novemberi hideg éjszakát – az Egyetem utcai iskola kerítésénél összebújva, egymást melegítve, apátlanul. Később a nagyihoz, anyám anyjához mentünk, amikor az odamenekült testvére és egész családja onnan Mohácsra távozott. Így lett helyünk a Rákóczi út 75. szám alatt 1952-ig, amikor a hortobágyi vagy kistarcsai elhurcolás elől Baranyaszentgyörgyre menekültünk.

Apám sok helyen megfordult, mert a katonasághoz többé nem mehetett vissza. Fasiszta, HORTHYSTA, nyugatos, B-listás emberként mindenütt hiába próbálkozott, pedig hivatalosan a véleményem szerint akkor még katonatiszt volt, mert se nem bocsátották el, se nem szerelték le. Az csak pár évre rá történt meg úgy, hogy le kellett adnia minden katonai viseletét, öltözetét, eszközét, rendfokozatát mutató paroliját is, mert kincstárnak tekintették. Később, a betegsége folytán még századosi rendfokozattal ugyan nyugdíjazták (100.- Ft volt ez), majd azt is megvonták tőle. Nyugdíját elvéve véglegesen kizártak minden lehetőséget, nem csak katonai pályafutása eshetőségét.

Ebben a nehéz helyzetben régi ismerőseihez fordult. Minden tiltás ellenére a Varga garázs és autójavító műhely tulajdonosához fordult, akinek a műhelye Pécssett, a Rákóczi úton, a villamos-kitérővel szemben volt. Varga úr úgy segített rajta és így rajtunk is, hogy a B-lista ellenére apámat alkalmazta, mint autószerelő segédet. Vállalva, hogy nem csak barátilag tette, hanem az emberieségből is példát mutatott még az államosítások előtt. Így utólag is elmondhatom, hogy nagy bátorság volt ez részéről abban az időben, mert még a saját családját is kellemetlen helyzetbe hozhatta volna. Olyan idöket éltünk akkor, de ettől is lemaradt a történetírás, mint annyi mindenről, ami manapság sok vitát váltana ki. Apám nagyon megköszönte és tisztelte is, pedig nem akármilyen demokráciához igyekeztek szoktatni a népet, kivált, ahol még az üldöztetést, kitelepítést, deportálást is bevonta eszköztárába az új, demokratikusnak mondott rendszert építő hatalom.

Én így nyolc-tíz évesen ismertem meg a demokráciát, amit azóta én a diktatúra eszközének tartok, amivel szédíteni lehet a lakosságot. Annál is inkább, mert szinte mindennaposokká váltak nálunk – és más volt katonatiszti, HORTHYSTA, kereskedő és hasonló családoknál – a kiérdemelt házkutatások. Így működött az ellenőrzés és megfélemlítés, a hatalomféltés demokráciája az akkori Magyarországon.

A Varga garázs és autószerelő műhely a város jelentős szakszervize volt, amit több évtizedes tudás és gyakorlati tapasztalat tett híressé a Zsolnay-szobor közelében. Szinte mindenki ismerte. Többször is jártam ott részint apámmal, de leginkább anyámmal. Emlékeim szerint elég nagy műhelyteremben álltak az autók, és az ott dolgozók egymással is mosolyogva beszéltek,

és szakmailag is segítették egymást. Apám nagyon jól érezte ott magát. Egyáltalán nem gondolt arra, hogy a katonai egyenruha helyett itt munkásruhát öltött. Egyáltalán nem tartotta lealacsonyítónak ezt a munkát, hiszen autós-motoros tudását sokéves gyakorlattal már korábban erősítette. A gépkocsizó laktanyában is úgy tartott ellenőrzést, hogy munka közben, szakmailag nézte végig az embereit. Nagyon szerette az autókat, amit még fiatal ludovikás aksként táplált magába. Miért ne lehetne egy katonatisztból autószerelő segéd? Igyekezett is megfelelni Varga úrnak, és munkatársainak, de ehhez már csak ők tudnának hozzászólni. Én sok mindenben anyám emlékeire is hagyatkozom, de már ő is több mint harminc éve eltávozott. Úgy emlékszem, hogy apám 1947–48-ban dolgozott a Varga-műhelyben, de a hónapokat már én sem tudom felidézni.

Persze, a háború után már nem volt autónk. Az egyikkel még Körmentre menet az ASBÓTH nevű katonasofőr Kaposszentjakabnál karambolozott, a másik Ford pedig Körmenten maradt. Úgy emlékszem, hogy a háború után mindössze három privát autószerelő-műhely volt Pécsen, a Varga-műhely mellett a Munkácsy utcában a MESTRITS-garázs, és volt egy a Búza tér alatti Nagy Lajos utcában; bár lehet, hogy mások is működtek Pécsen. A városi tömegközlekedés újraindítását is nyolc orrmotorházassal autóbusszal kezdték. A Rákóczi úti forgalom olyan gyér volt, hogy télen még korcsolyázni is lehetett a jéggel borított útburkolaton.

Néhány évvel ezelőtt előkerült apám igazolási lapja. Akkoriban mindenkit igazolni kellett, vagyis azt, hogy az illető nem volt háborús bűnös, nem követett el ilyesféle cselekményt. Érdekessé, hogy az igazolólapot jól ismert pécsi személyek írták alá bizottsági tagként, mint SCHWARA NÁNDOR, KONKOLY-TEGHE⁶.

Ekkor olyan időket éltünk, hogy anyám Gyárvároson és Meszes-telep iskolájában kezdett tanítani, de aztán rájöttek, hogy egy volt HORTHYSTA-fasiszta, nyugatos, B-listás, volt katonatiszt felesége, és ezért egymás után pár hónapi tanítás után mindkét helyről kirúgták, mondván, ilyen reakciós-HORTHYSTA tanító nem taníthatja munkásszülők és bányászok gyermekeit. Ki velük az oktatásból! Előtte ő is több helyen próbálkozott, persze a megbélyegzést mindenhova magával cipelte. Így dolgozott, de inkább csak próbálkozott alig harminc éves, kétgyermekes fiatalasszonyként a Zsolnay-gyárban, és egy rövid ideig

a Mecseki Itókagyárban. Tanítói pályáját csak falvakban folytathatta. Így került falura, először Szászvára, majd haláláig ide-oda helyezték: Gyümölcsény, Baranyaszentgyörgy, Tékes, Felsőkövesd, Kishajmás, Szágy – 1949-től 1973-ig.

Közben apám betegségét többször is vizsgálták, majd az állapota egyre súlyosbodott. Kezdetől fogva BOKRÉTÁS doktor⁷ vizsgálta és kezelte. Semmi fizikai munkát nem tudott végezni, és nagyon legyengült. Abba is kellett hagynia az autószerelő munkát a Varga-garázsban (ahogy mi neveztük). Ekkor vizsgálták végig a családot, és kiderült, hogy én is nyolc-kilenc évesen már megfertőződtem tbc-vel, de szerencsére nálam elmeszesedett a fertőzött terület, míg apámnál súlyosbodott. Ezért 1948-ban hosszabb ideig a Mohácsi Kórház Szanatóriumában volt kezelés és állandó ellenőrzés alatt. Hazatérve külön szobában kellett elhelyezni fertőző volta miatt. Egyedül én tartózkodhatam nála a szobában, mert átestem a tbc-n, és ezért védetté váltam. Abban az időben népbetegségnek tekintették a tbc-t, főleg a tüdő tbc-t, és akkor a tüdőbajnak nem volt ellenszere, gyógyszere. Ugyan Nyugaton már feltalálták 1945-ben a Streptomincint, de ahhoz nem juthattunk hozzá drágasága miatt és mert szovjetek megszállta ország voltunk.

Azért jellemző volt apámra, hogy a betegszobájában, ágyban fekvé is figyelemmel kísérte a Rákóczi út forgalmát. Az autók, gépkocsik motorhangjából már megállapította, hogy az miféle autósoda, milyen gyártmány, típus, úgy ismerte az autó-motor világot. Betegsége alatt nekilátott egy új magyar autós szakkönyv írásához, sorra tanulmányozta a korábbi angol nyelvű autós szakkönyveket, sőt fordított is, és közben tűrnie kellett a zaklatásokat, a házkutatásokat. Ezt azzal segítette az állam-biztonsági intézkedés, hogy rendőröket házmesteri mundérba bújtatott azzal a céllal, hogy figyelemmel kísérje a bérházi mozgásokat, embereket, és természetesen a lakókat. Így voltunk mi is a Rákóczi úti bérházban; ilyen házmestert helyeztek hozzánk, a hat lépcsőházas épületbe. Lehet, hogy a házkutatások irányításában, a váratlan elvitelekben, deportálásokban, feljelentésekben is része lehetett ezeknek?

Apám Oroszországból hozott vagy száz hanglemezt népdalokkal, operarészletekkel, SALJAPIN énekével, de még indulókkal is, és egy eredeti orosz gramofont. Szerette a népzene, és így az orosz is, amit Európa legjobbjai közé sorolt. Sok mindent

elvittek tőlünk a házkutató bugrisok, de ezeket meghagyták. Apámnak rengeteg fényképe volt az oroszországi frontokról, harcterekről, a magyar katonaságról, a Ludovika Akadémia működéséről még a békeidőből, gyakorlatokról, az erdélyi nászutazásról, de ezek nagy része megmenekült az elviteltől, mert a garderober helységéből kialakított gyerekszobában a játékok között tartottuk, ami viszont elkerülte a házkutatók figyelmét, nem úgy mint a háború előtti régi magyar irodalom könyvei. Szerencsére az a sok fénykép, ami megmenekült, ma is a birtokomban van, és nagy tisztelettel fontos történelmi képanyagként őrzök ma is. Úgy gondolom, hogy ezek történelmi jelentőségű felvételek, főleg ilyen nagy időtávolságból nézve. Akkor viszont ezekért büntettek volna.

Persze apámat a motorversenyzés még betegen is érdekelte, hiszen korábban motorversenyző is volt. A két gyerek miatt anyám nagyon féltette, ezért kérte, hogy hagyja abba. Így tett, de az emlékek éltek benne tovább. A 70-es rajtszámmal szerepelt a Mecseken. Akkortájt, az 1940-es évektől az 1960-as évek elejéig még számos érdekes és nívós motorversenyt tartottak Pécsen. Így a mecseki körpályán, valamint külön ún. háztömb körüli városi motorversenyeket (Alsómalom utca – Rákóczi út – Szabadság út – Vasút utca útvonalon), az utóbbi időkben pedig már Újmecsekalját (ma Uránváros) is bekapcsolva a programba. Remek versenyeket rendeztek sok-sok résztvevővel, az ország legjobb versenyzőivel. Végre láthattuk a legnevesebb gyártmányokat is, mint a Norton, BMW, DKW, Puch, Jawa – együtt a magyar Csepelekkel, amikhez már jöttek Pannoniák is.

Ugyanakkor Pécs híres volt a salakmotor-versenyekről is. Az edzőpálya a vasút és a vásártér közötti ún. Közüzemi körpálya volt fekete salakborítással, míg a versenyeket a Tüzér utca piros-salakos körpályáján bonyolították le. Micsoda remek versenyek, és mekkora népszerűséggel dicsekedhetett! Gondolom, sokunkban élnek még ezek a sportélmények. Sajnálom a fiatalságot, a mai nemzedéket, hogy ma már ilyen nem láthatnak. Kihalt Pécsről a motorverseny, helyette az autós rallyversenyek vonzzák a nézőket. A magyar salakmotoros válogatott akkor a DOMJÁN, KESJÁR,⁸ KRAMFART hármashból állt, míg Pécsen a fiatalok között BEER SÁNDOR kapott kedvet rá.

A mecseki motorversenyekre apám még betegen is elment, többször segített a rendezőségnek, annyira szerette ezt a tech-

nikai sportot. Az utolsó alkalommal, 1950 őszén, elég párás, neki nehéz levegőben rendeztek országos motorversenyt a mecseki körpályán. Ebben a nyirkos időben igyekezett segédkezni tapasztalataival, ismereteivel a rendezőségnek. Ez viszont anynyira megviselte beteg testét és szervezetét, hogy ezután ágynak dőlt. Még elővette az ősök, a rokonság megsárgult régi fényképeit, és ráírta, hogy ki kicsoda, mit őrizzek meg. Mintha már érezte volna a véget. Talán ezért készítetett fel engem a család és a rokonság megismerésére, emlékezetére.

Hosszú évek után karácsony táján apám már egy kicsit jobban érezte magát, és azt kérte, hogy szeretne a családdal együtt vacsorázni szenteste. Mindannyian nagyon örültünk. A nagy mákos gubát készített, és a konyhában terített meg a vacsorára. Evés közben egyszer csak hirtelen rosszul lett, tüdővérzést kapott. Szinte ömlött a szájából a vér, több kanálnyi sóval próbálta elállítani a vérzést. Anyám a közelben lakó orvost hívta, aki azonnal kórházba vitette apámat. Ekkor láttam őt utoljára. Máig életem legszomorúbb napja lett ez, 1950 karácsonya. Ez a szomorú kép maradt meg bennem. Azóta ez a kép jó előbenem minden karácsony este, mert csak erre tudok emlékezni, gondolni karácsonykor. Nincs az a jutalom, ajándék, ami e hosszú idő alatt eltérített volna róla.

Majd egy hétig tartott kritikus állapota a kórházban, aztán meghalt. Az egyik nővér 100.- Ft megtakarított pénzt talált nála, pedig már évek óta nem volt sem nyugdíja, sem segélye, csak a B-lista, a HORTHYSTA, ludovikás, nyugatos jelző maradt rajta. 1951 januárjának első napjaiban temettük el a Pécsi Köztemetőben, egy hónappal a negyvenedik születésnapja előtt.

Gyakorta felbukkannak emlékezetemben régi képek, köztük olyanok, amikor a laktanya udvarán vitt apám az autókhoz; vagy amikor négyévesen a kormány elé ültetett; amikor betegsége alatt kísétáltam vele a közeli Mór térre (ma 48-as tér); vagy amikor már csak napi egyetlen szál Olimpia cigarettát engedélyezett neki BOKRÉTÁS doktor; amikor egykori katonatársai, volt tisztok, beosztottak meglátogatták (pl. KEMÉNY GYULA⁹⁾); amikor a balokányi teniszpályán vívta meccseit hosszú fehér nadrágban; amikor többször is megtréfálta a nagyit; vagy amikor a fűrészpóros kályha megtöltését dirigálta. Többször is magával vitt a Varga-garázsba, hogy már kiskoromban magamba szívjam az autós- és motoros világ kissé édes, csábító illatát.

Tíz-húsz évvel később én magam is több olyan még aktív vagy már nyugdíjas buszsofőrrel, teherautóvezetővel, egykori katonatárssal és beosztottal találkoztam, akik jól ismerték. Nekem pedig mindig nagyon fájt az apám hiánya, ami meg is mutatkozott egész életemben, cselekményeimben. Még ma is elgondolkoztat, vajon apám keze alatt mire vihettem volna? Ki más bánhatott volna jobban a tőle örökölt képességekkel? Nagyon sok relikvia, tárgyi emlék, díjak, serlegek, különleges értékes könyvek között nőttem fel, de ezek sajnos már mások tulajdona lettek. Megélhetési kényszerből sok mindentől megvált anyám azokban a nagyon nehéz időkben, mert nekünk nem azt a felszabadulást hozta, amiről dicsekedett a politika. Most már tudom és értem, hogy az én feladatom lett az, hogy apám éveit megéljem, legyőzve minden betegséget az ő emlékezetére.

RAYMAN JÁNOS

Varga Gyula pécsi autós plakettjei'

A húszas években indult pécsi motorsport szerény érmészeti anyagát már bemutattuk a *Pécsi Dénárban* (140. sz.).¹ Az autós sport is ekkor kezdte szárnyait bontogatni. Ötven autós és motoros 1928. május 14-én alakította meg a Pécs-Baranyai Automobil Clubot, amelynek tagjai részt vettek a különböző versenyeken, és versenyeket is rendeztek.

Már 1929-ben egy országos túraversenyt rendeztek, amelyről érmet nem ismerünk, de a pécsi Sportmúzeum őrzi a hajdani magyar autógumigyár, a Cordatic Magyar Gumiabroncs Értékesítő Rt által felajánlott versenydíjat, egy mutatós kupát, amelyet feltehetően még Varga Gyula mint versenyző nyert meg. (Alpakka, 270 mm magas)



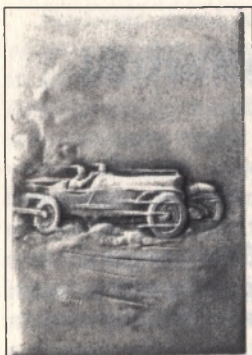
A korábban bemutatott motorversenyre készített plakettnek természetesen volt autós változata is. Az álló téglalap alakú plaketten egy jobbra haladó, azaz száguldo versenyautó látható. A sebességet a felvert por és a kocsí részleteiből kiinduló vízszintes vonalak érzékeltetik. (Húzza a csikot). A plaketten az autó hátsó kereke alatt jól kivehető HUGUENIN² mesterjegye.

Hátoldala megegyezik a motorsport emlékére készülttel. Középen egy keretezett tábla a szövegnek, amelyre felül egy himoroszlán hasal mellső lábait a táblán nyugtatva, farka a tábla jobb oldalán előre lendül. A tábla alatt a győztesnek járó cserfalevelek láthatók. Felirata: PÉCS-

BARANYAI / AUTOMOBIL CLUB / VERSENYÉNEK / EMLÉK PLAKETTJE.

A tábla alatt itt is a HUGUENIN mesterjegy látható. Az összehasonlítás kedvéért megismételjük a már bemutatott motorost ábrázoló plakett előoldali ábráját is.

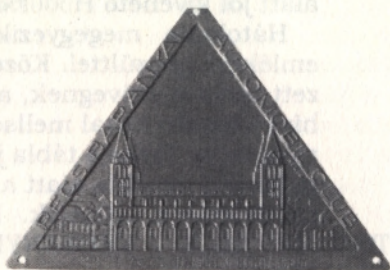
A vert bronzplakett mérete 37 x 53 mm.



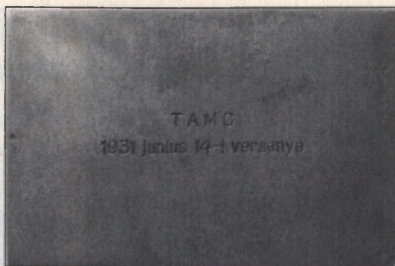
A következőkben látható háromszögletű plakettet, mint a gépkocsi hűtőjére szerelhető autós emléket a *Pécsi Dénárban* már bemutattuk.³ De azon nincsen kiegészítő szöveg. Az alábbiakban látható plaketten az alsó vízszintes keretébe vésett szöveg már tényleges versenyemlékké avatja. A szöveg: P.B.A.C. II. MECSEKI HEGYIVERSENY. Hátoldalán csak a BERÁN-féle műhely címe BUDAPEST / DÖBRENTÉI U. 2 van beütve.

Vert bronz. Mérete 87 x 62 mm.

Az első Mecseki hegyi versenyt a PBAC 1930, május 29-én rendezte Rácvárostól indulva és az Abaligeti úton 7 km hoszszan. A második Mecseki hegyi verseny a harmincas években zajlott, de egyelőre többet nem sikerült megtudni róla. Csak a bemutatott bronz plakett emlékeztet rá.



Egy másik hegyiverseny plakettjét 1931-ben a Tolnamegyei Autós és Motoros Club, a TAMC rendezte 1931. június 14-én. Plakettjét eddig nem láttam leközölve. Ábrája hegyek között, az



erdőben balra rohanó versenyautó, amelyben két vezető foglal helyet. Készítőjéről nem tudni semmit. Az előoldalon az autó alatt mintha mesterjegy lenne, de a képről nem sikerült feloldani. Hátoldalán bevésett felirat emlékeztet a versenyre: „TAMC / 1931 június 14-i versenye”. Öntött bronz, mérete 82×55 mm.



A Tolnamegyei Autós és Motoros Club másik hegyi verseny plakettje 1934-ben került kiadásra. Ábrája egy kicsit szembe mutatja a balra haladó versenyautót, amely mögött egy motorkerékpár is látható. A kanyargós, korláttal szegélyezett utat erdős hegyek veszik körül, a háttérben egy kisebb hegytetőn egy kilátó látható, amely első pillantásra a Nagyvillám kilátóra emlékeztet; talán a túra Pilisban zajlott le?!

A plakett jobb oldalán elhelyezett koszorú a név bevésésére ad lehetőséget. Alatta a készítője BERÁN N. mesterjegye látható.

Feliratát az ábra alatti szélesebb keretbe vésték: T. A. M. C. VERSENYE / 1934. VIII. 26.

Hátoldalán a BERÁN műhely címe BUDAPEST / DÖBRENTÉI U: 2 van beütve.

Vert bronz, 70 x 49 mm.



Kiegészítésül bemutatjuk a plaketten lévő kilátó nagyítását és a Nagyvillám hasonló helyzetből készült felvételét.

A plakettek nevezetessége, hogy Varga Gyula (1906–1980) pécsi autókarosszéria- és kocsigyáros vállalkozó, egyben autóversenyző tulajdona volt, jelenleg a Pécsi Lauber Dezső Sportcsarnok Sportmúzeumban van kiállítva a Varga család letétjeként.⁴

B. STENGE CSABA

A III. közelfelderítő-század a Szovjetunió elleni háborúban

(1941. július–november)[†]

A III. közelfelderítő-század már korábban kijelölésre került, mint a magyar királyi I. gyorsadtestet támogató közelfelderítő repülőszázad. Így ez a század került mozgósításra a rövid, felbomló Jugoszlávia elleni hadjáratot követően – mely a magyar közelfelderítők közül messze Varga Gyula és Hais Tibor számára volt a legmozgalmasabb a bácsföldvári kényszerleszállásuk és a borovói zuhanásuk miatt – a Szovjetunió elleni 1941-es hadjárat során is a magyar gyorscsapatok támogatására. Bár minimális harci tapasztalatokat a III. közelfelderítő-század az 1941. áprilisi hadműveletek során is szerzett – ez volt a Jugoszlávia elleni hadjárat során az egyetlen magyar repülőszázad, mely a határokon túlra is áttelepült –, az igazi erőpróba a Szovjetunió elleni harcbevetés volt a század számára.

A III. közelfelderítő-század a Szovjetunió elleni 1941-es harcokban közelfelderítő (harcfelderítő) feladatok mellett csatarepülő feladatok ellátására is bevetésre került. Előbbi feladatokra a WM-21 Súlyom típus kialakításából eredendő és teljesítménybeli korlátai miatt csak korlátozottan volt alkalmas (kialakításából eredendő korlátozó tényező volt pl. kétfedelű mivolta, mivel az alsó szárny korlátozta a megfigyelő által előre-lefelé belátható területet). A közvetlen harctámogatást, alacsony támadásokat jelentő csatarepülő feladatokra a páncélozatlan, kis tűzerejű, alacsony sebességű típus egyáltalán nem volt alkalmas. Hogy mégis alkalmazásra került ebben a feladatkörben is, annak az volt az oka, hogy a magyar királyi honvéd légierők ekkor még nem rendelkeztek erre a feladatra konstruált speciális repülőgépekkel, a szovjet szárazföldi csapatok viszont olyan érzékenynek mutatkoztak a repülőtémadásokra, hogy előljáróik döntése alapján a század ilyen formában történő alkalmazása megérte a nagyobb kockázatot és a várható nagyobb veszteségeket is (melyek sajnos nem is maradtak el).

Varga Gyula hadnagy szerepe a Szovjetunió elleni hadjárat során már megváltozott. A Jugoszlávia elleni hadjárat tapasztalatainak elemzése során felmerült, hogy a közelfelderítő-századok különleges szakképzettségű, földi beosztású tiszti helyeit (földi rész parancsnok, műszaki tiszt, időjelző tiszt) kiképzett tisztek hiányában *ad hoc* kellett betölteni, ami számos – képzetlenségből adódó – problémát okozott. Ezért javaslat született arra, hogy az idősebb, tartalékos hajózókat képezzék át ezekre a földi beosztású helyekre.¹ Harmadik gyermekének megszületése mellett bizonyára ez volt a döntő ok, mely miatt 1941 augusztus elejétől VARGA GYULA hadnagyot százada műszaki tiszti beosztásába helyezték.² Ekkorra egyébként nemcsak ő, hanem volt megfigyelőtisztje is kikerült a hajózók közül. Ennek oka az volt, hogy a borovói balesetük során HAIS TIBOR főhadnagy gégéje megsérült. Mivel a hajózóknál a gégemikrofon használata volt általános és HAIS a balesetet követően ezt már nem tudta biztonsággal használni, ezért hajózóként alkalmatlanná vált a bevetéseken való részvételre. Emiatt felépülése után előbb a távfelderítőkhöz helyezték, majd kérésére földi csapatnemhez került. Az 1941. november 1-el századossá kinevezett HAIS TIBOR 1942-ben a magyar 2. hadsereggel – az 1. tábori páncélos-hadosztály gépkocsizó lövészezredével – vonult ki a hadművelleti területre, ahol a téli harcokban hősi halált halt.³

Ami a konkrét, Szovjetunió feletti közelfelderítő repüléseket illeti, az 1941. június 26-ai, Kassát ért légítámadás, a magyar *casus belli* – mely minden bizonnyal navigációs tévedés miatti, nem szándékos szovjet akció volt – másnapján már megkezdtek az északkeleti határ mentén települt magyar közelfelderítő-századok a Szovjetunió feletti bevetéseiket (felderítés mellett „megtorló” bombatámadásokat is végrehajtottak). A Szovjetunió területére benyomuló magyar földi csapatok támogatására 1941. július elején két közelfelderítő-, és egy vadászpilóta-század is a Kárpátokon túlra, szovjet területre települt előre, azonban az ő kitelepülésük nem sokáig tartott. A magyar katonai vezetés – és egyben a magyar királyi honvéd légierők parancsnoksága is – rövid lefolyású hadjáratlalt számolt, ezért a kitelepült századok gyors felváltásáról született döntés, hogy minél több csapattest szerezhessen harci tapasztalatokat. Emiatt már 1941. július 11-én hivatalosan jelezte a légierők parancsnoksága a Kárpátokon túlra, Kolomeába és Jezierzanyba kitelepült repülőszáza-

doknak a már korábban meghozott döntést, hogy a VII. és a X. közelfelderítő-századokat az I. és a III. közelfelderítő-századok, a 2/3. vadászrepülő-századot pedig az 1/3. vadászrepülő-század fogja felváltani a keleti hadszíntéren (a III. közelfelderítő-század egyébként is a gyorsadtest támogatására volt kijelölve, mint arról már szó esett). Az I. közelfelderítő-század már korábban útba indított földi része is július 11-én ért ki Jezierzanyba (feltehetően a III. közelfelderítő-század földi része is ezzel párhuzamosan vonult fel).⁴ Egy később kiérkező vegyes bombázószázaddal és egy vadászrepülő típuspróbát végző csoporttal együtt ez a felváltó erő kísérte és támogatta a gyorsadtestet az 1941-es hadjárat végéig (kezdetben, július végéig ez a Bug folyóig történő előrenyomulást jelentette).

A III. közelfelderítő-század repülő része CSEGEZY JÓZSEF százados, századparancsnok vezetésével 1941. július 13-án indult a harctérre anyarepteréről, Szombathelyről. Kirepülés közben, a szatmári Kocsordnál a MEZEY HUBERT hadnagy megfigyelő – TAKÁCS LÁSZLÓ szakaszvezető pilóta személyzet gépének motorja műszaki hiba folytán leállt. A gép kényszerleszállt a falu mellett egy mezőn, de egy meredek falú mélyedésbe gurulva átvágódott és a megfigyelő a plexi szélvédőbe ütvé torkát olyan súlyos sérüléseket szenvedett, hogy életét veszítette. A pilóta nem sérült meg, a gép viszont súlyosan megrongálódott, selejtezésre került.⁵

A III. közelfelderítő-század gépei július közepén megkezdett bevetéseik egy részénél a Fiat CR.42-es vadászgépekkel felszerelt 1/3. vadászrepülő-századtól kaptak védőkíséretet.

A gyorsadtest előrenyomulásának támogatása közben a III. közelfelderítő-század gyors egymásutánban Barra, Szutyiszkára, majd Bersagy repterére települt előre. Itt már olyan messze voltak a honi bázisoktól, hogy az utánszállítás is komoly gondot jelentett.⁶

Augusztus elején a gyorsadtest a Bugtól keletre kialakított umanyi katlan felszámolásában vett részt, majd délre fordulva a nagy Fekete-tengeri kikötőváros, Nyikolajev elleni támadásban vett részt.

A III. közelfelderítő-század Szovjetunióban töltött egyik legmozgalmasabb napja 1941. augusztus 15. volt. E napon kora hajnalban jelentés érkezett a repülőcsoporthoz, hogy Pereszadovka és Ingulka között sűrű csapatmozgást észleltek keleti

irányban. A harcfelderítésre és a támadásra az ekkor a Bug menti Voznyeszenszki repterére előző nap áttelepült III. közel-felderítő-század kapott parancsot. A század hajnalban végrehajtott felderítése azt állapította meg, hogy a szóban forgó területen mozgás már alig látható, ellenben Danzig és Doprienka között, valamint Mihajlovkánál a műúton sűrű sorokban vonulnak vissza a szovjet járművek. A századparancsnok azonnal elrendelte a támadást és 6:30 körül a század kilenc gépe – gépenként tíz darab 10 kg-os repeszbombával – csapás mért a visszavonuló szovjet erőkre: 1500 méteres magasságban közelítették meg a célt, majd 400 méterre leereszkedve kioldották bombáikat, azután pedig alacsony támadást hajtottak végre. A támadás után – mivel ez már a repülők sávhatárától, az Ingul folyótól keletre történt – a gyors hadtest német összekötőtisztje szemrehányást tett a magyaroknak, mert északkeletről újabb német oszlopok érkeztek a térségbe és azt hitte, őket érte a magyar légitámadás. Hamarosan azonban kiderült, hogy a magyarok jól látták a célokat és kelet felé kitörő szovjet erőkről volt szó, azokat érte a légicsapás. Négy gép könnyebben, egy súlyosan sérült a heves légvédelmi tűzben. A súlyosan sérült gépnek megsérült a benzin- és olajtartálya, valamint a főfutói is. A SZILY KÁLMÁN zászlós megfigyelő – SZAKÁCS JÁNOS szakaszvezető pilóta személyzet gépe kényszerleszállást hajtott végre az első vonalaknál, ahol átvágódott. A személyzet szerencsére néhány zúzódással megúszta az eseményt, négy nap múlva tértek vissza a századukhoz.

Az e napon repült bevetésekre az egyik résztvevő pilóta, ÁRVA ANTAL őrmester így emlékezett a későbbiekben, mint számára a legemlékezetesebb harci feladatokra:

„...A hadirepülőtér szokott életét élte, amikor az emlékezetes nap kora reggelén századparancsnokom parancsot kapott, hogy a század 2-3 rajjal bombázást, majd azt követően alacsony támadást intézzon a Nikolajevtől északkeletre körülbelül 20 kilométerre támadásban lévő különböző összetételű szovjet csapatok ellen, különös tekintettel az ágyús ütegekre. Hajnali fél négyet mutatott karóránk foszformutatója, amikor századparancsnokom a vett parancs értelmében eligazítást tartott. Fél öt órakor a század egyik gépe nekivágott a hajnali égnak azzal a paranccsal, hogy a támadásra megjelölt területet derítse fel. A kiküldött gép egy óra múlva visszaérkezett. Alighogy

felderítőgépünk megjelent, a készenlétben álló 9 gép motorját megindították és a repülőter hajnali csendjét kilenc motor érces hangja törte meg. Derék Sólýmaink teljes bombaterheléssel álltak indulásra készen.

Rövid eligazítás után felszállási irányba álltunk, be a gázt! És rajoszlopokban elindultunk a támadási parancs végrehajtására. Megfigyelő tiszttem G. K. (GERECSÉNYI KÁROLY – B.S.Cs.) főhadnagy volt, a második raj bal kísérőjeként repültünk. Könnyen célhoz találtunk, mert a megadott céltól már 8-6 kilométernyire a töltényeit a világért sem sajnálva, megkezdte tüzelését az ellenséges légvédelem. Ekkor 1500 méteres magasságban repültünk. Siklóssal 400 méteres magasságba ereszkedtünk le. Megfigyelőink a cél fölött sorozatban kioldották bombáikat. Az ajándéku! hozott bombák megfelelő kézbesítése után oszlop egyesével alacsonytámadásra fejlődünk fel. Alacsonyra szállva, betýárosan végiggéppuskáztuk a szovjet alakulatokat. Amint megfigyeltük, tűzhatásunk borzalmas volt.

Az előttem szágu!dó gép egy szakadatlanul tüzelő légvédelmi ágyú! vett célba. A támadásban lévő gép megingott, mert úgy látszik, súlyos találat érte. (A korábban említett SZÍLY-SZAKÁCS személyzetről van szó – B.S.Cs.) Négy nap múlva megtudtuk, hogy a szovjet lövedékek kilyukasztották a gép olaj- és benzin-tartályát, a futómű gumiabroncsait is cafatokká lötték. A gép pilótája 7-8 percnyi repülés, azaz jobban mondv! küszködés után kényszerleszállt egy a szövetséges csapatok által éppen aznap elfoglalt területen. A gép megfigyelőjének és vezetőjének kisebb-nagyobb zúzódásokon kívül más baja nem történt. Egy gépkocsin négy nap múlva kerültek vissza hadirepülőterünkre.”

A GERECSENÝI-ÁRVA személyzet számára azonban még nem ért véget a nap, mivel aznap délután háromkor egy újabb felderítő feladatra startoltak el, melynek során légi harcba is kerültek. A pilóta így emlékezett a bevetésre:

„A reggeli csetepaté után megfigyelőtiszttemmel együtt készsúltségben maradv! vártuk a további parancsot. Az újabb bevetési parancs nem is váratott sokáig magára. Délután három órákor kaptuk: Derítsem fel a Nikolajev és Cherson közötti utat, különös tekintettel a Nikolajevből kivonuló és Cherson kikötőjében behajózni igyekvő ellenséges erőkre. Rövid megbeszélés után elindultunk. Lerepültünk az alattunk hömpölygő Dnyeper mentén elterülő Chersonig. Megfigyelőtiszttem úgy látszik, elvé-

gezte felderítési feladatát, parancsára visszafordultunk és hazafelé vettük az irányt. Úgy 1700 méteren repülhettünk, balról lassan lemaradozott a Fekete-tenger partvidéke. Öt-hat perce repülhettünk, amikor különösen kezdtem magam érezni. Hatodik érzésem azt súgta: Nézz egy kicsit jobban körül. Még jobban kezdtem figyelni a légteret. Egyszer csak gépemtől jobbra, úgy 500 méterre és 200 méterrel feljebb két »Rata« (Polikarpov I-16 típusú vadászipülőgép, melynek Rata gúnyneve a spanyol polgárháborúból származott – B.S.Cs.) tűnt fel.

Ismerve a Rata-vadászok tűzerejét és nem utolsó sorban sebességét, velük szembeni kedvezőtlen légtéri helyzetemről nem is szólva, zuhanásba vittem gépemet. A Raták csak nem akartak leszakadni. A világért sem tévesztettek volna szem elől. Közben a vöröscsillagos gépek felváltva lőttek. Minthogy sebességük nagyobb volt, mint az enyém, a támadást meg-megismételve hátulról 300-200, majd 100 méternyire megközelítették gépemet. Közben szüntelenül tüzeltek, majd kifordulva újra támadtak. Megfigyelőm közben szünet nélkül lőtte a támadó bolsevikieket. Egyszer csak elhallgat hátsó tűzfegyverünk. Hátranézek. Meghökkenve látom, hogy megfigyelőtisztem arcát előnti a vér. Kilőték a megfigyelőmet! – ez a gondolat járt a fejemben.

Főhadnagynom azonban hála Istennek csak könnyebben sérült meg. Mivel sérülése következtében lőni nem tudott, oly módon segített a túlerőben lévő vadászok támadása következtében előállott szorult helyzetünkön, hogy az első ülésbe előrenyúlva megfogta két bekötő hevederemet és azok segítségével irányított, hogy a meg-megújuló támadásokban kitérjünk a Raták tűzéből. Hét-nyolc percig tartott ez a szakadatlan tűzben való repülés, amelyben hol zuhantunk, hol jobbra, hol pedig balra tértünk ki. Már 60-80 méternyire leszorultunk a föld fölé, amikor a két bolsevista gép visszafordult. Elmentek. Megmenekültünk. Az öröm egy kicsit ugyan még túl korai volt, mert a vadászok által földközelsbe leszorított gépünk a visszavonuló ellenséges csapatoktól pokoli géppuska- és puskatűzet kapott. Belehúztam a magassági kormányba és 50 percnyi repülés után megérkeztünk támaszpontunkra. Bevetésünk teljes sikerrel járt, mert a Fekete-tenger partvidékéről szerzett értékes felderítőjelentésünk Raták, légvédelmi ágyútűz, géppuska- és puskatűz ellenére is eljutott a rendeltetési helyére. Gépemben csak egy találat volt. Dicséretet kaptunk.²⁸

A megfigyelő sebesülése szerencsére nem volt súlyos. A támadó vadászok ez esetben nyilvánvalóan tapasztalatlanok voltak és az ügyesen manőverező személyzet folyamatosan ki tudott térni a rácsapásaik elől. Ez volt a III. közelfelderítő-repülőszázad – és egyben a magyar közelfelderítők – legkomolyabb légi harca 1941-ben.

Öt nappal később a század előretelepült Krivoj Rogba. Mivel a Nyikolajevért vívott harcok ekkorra már véget értek, a gyorshadtest hó végéig pihenőt kapott, majd a Dnyeper mentén védőállásokat foglalt el, így a III. közelfelderítő-század is hosszabb ideig a térségben maradt (Krivoj Rog mellett részben a Dnyeperhez és így a védővonalakhoz közelebb fekvő Csumaki és Tomakovka tábori repülőterein települve).

A Dnyeper menti védőállások elfoglalásával a harcok is ismét megindultak. Augusztus 30-án a III. közelfelderítő-század Tomakovkán lévő gépei ellen három szovjet gép alacsony támadást hajtott végre, melynek során az egyik Súlyom megsérült.⁹

Augusztus 31-én délelőtt a közelfelderítők a Balki-Vasziljevka úton nagy szovjet gépkocsioszlopot észleltek, így ezek ellen a magyar gépek bombatámadást hajtottak végre 5 CR.42-es kíséretében. Az 1/3. vadászszázad délután még egyszer bevetésre került: három géppel biztosítottak egy közelfelderítőt Zaporozsje légterében. Három szovjet gép egyébként ismételt alacsony támadást hajtott végre a tomakovkai reptér ellen, de most a reptér légvédelme mindhármat lelőtte. A nap folyamán Tomakovka repterén a III. közelfelderítő-század egyik Súlyma SERLEI FRIGYES hadnagy megfigyelővel és HOSSZÚ JÓZSEF szakaszvezető pilótával bevetésre indulva közvetlenül felszállás után – vezetési hiba miatt – lezuhant és elégett, a személyzet hősi halált halt. DÁVIDHÁZY JÁNOS százados egy további Súlymot is összetört leszállásnál, ennek személyzete sértetlen maradt.¹⁰

Szeptember közepére – hivatalosan Heinkel He-46 típusú gépeinek elhasználtságára való tekintettel¹¹ – az I. közelfelderítő-század kivonásra került, ekkortól a III. közelfelderítő-század maradt az egyetlen felderítő század a gyorshadtest támogatására.

Szeptember 16-án újabb személyzetet veszített a III. közelfelderítő-század. A harcok gyűjtópontjában lévő zaporozsjei Körtica sziget déli részén átkelésre gyülekező két szovjet zászlóalj ellen a III. közelfelderítő-század is bevetésre került. A rossz idő

miatt viszonylag alacsony felhőalap mellett jól látható Sólymok orosz rulettel felérő alacsonytámadása ez esetben súlyos áldozatot követelt a századtól: CSIKY LÁSZLÓ főhadnagy pilóta és GERENDÁSY SÁNDOR hadnagy megfigyelő gépét a szovjet légvédelem az alacsonytámadás közben Zaporozsjétől délre 10 km-re lelőtte, a két fős személyzet hősi halált halt.¹²

Szeptember 22-én szenvedte el az utolsó személyi veszteségeit a III. közelfelderítő-század. A nap kora délutánján sportprogramot szerveztek Krivoj Rog repterén a felhős, repülésre csak korlátozottan alkalmas időben. Az ez után történekekről ezt írta az 1/3. vadászszázad hadinaplójába a napló vezetője, UJ-SZÁSZY GYÖRGY főhadnagy, a század elsőtisztje:

„(...)Ebéd után labdarúgó mérkőzés a vadász és bombázó századok között. Az első félidőben a bombázók vezetnek 1:0-ra, mikor 15:15-kor a kb. 1000-1500-on lévő teljesen zárt felhőrétegből K-NY irányban 5 gép bukott ki. Nem sokat törődtünk velük, először azt hittük, hogy Ju 86-osok vagy 88-asok, mikor ráfordultak a reptérre s már hullottak is a bombák. Ekkor vettük észre, hogy orosz Martin bombázók (ez a szovjet SzB bombázók megnevezése volt, de a támadók szinte biztosan korszerű Petljakov Pe-2 típusú gépek voltak – B.S.Cs.). Fut mindenki fedezék felé, mikor kb. 20 kisebb-nagyobb bombák már robbannak is (sok döglött volt köztük). Az oroszok a város felé fordulnak, a légvédelem csak most kezd eredménytelenül tüzelni, mi rohanunk az elég messze lévő gépeinkhez. 8 vadász emelkedik fel (TOMOR, UJ-SZÁSZY, SERES, KUN, ÖLVECZKY, SZOBRÁNCI, ZSÁMBOKI, KISMAROSI). Úgy látszik, ezt észrevették, mert rögtön bebuktak a zárt felhőrétegbe és eltűntek. Reméltük, hogy valahol a vonalaik felé kijönnek, de sajnos nem tették, jó prédák lettek volna. A bombák a Kf. szd., a műhely részleg körletére, valamint a vadászoktól kb. 100-150 m-re üres területre estek. A Kf. szd.-nak két halott és 15 sebesült volt az áldozata. Szerencsére a sebesültek nem voltak komolyak. Két vízhordó ló is megdöglött. A bombák a gépek közé is estek, de csak a felvágott göröngyöktől voltak lényegtelen sérülések. Komoly kár a két halott katonán kívül nem volt. Így ért véget a labdarúgó mérkőzés, a második félidő későbbi időre elhalasztva.”¹³

Az 1/3. vadászrepülő-század parancsnoka, TOMOR LÁSZLÓ százados így emlékezett az ellenséges bombatámadásra:

„Egyszerre csak a repülőtértől alig 2-3 km-re, zárt kötelékben

5 bombázógép bújik elő a felhőből és pontosan a repülőtér felé fordul. A bombázószázadunk éppen gépekkel érkező leváltó pilótákat várt otthonról, és amint a felénk forduló gépeket megpillantottuk, valaki hangosan elordította: – »Itt a váltás!«

A gépek formája ennek ellenére gyanús volt, de sokáig nem töprenghettem ezen, mert az öt gép hasából már hullottak is a bombák. Mindenki mint az örült rohant a légvédelmi árkok felé. [...] Hogy a bombák már hullanak, az tagadhatatlan – ezt az egyre közeledő kellemetlen süvöltésük is jelezte, sőt géppuskáikkal is lőttek a gaz vörösök. Egy-két pattanásig feszült pillanat, mint egy ólom-kérdőjel nyomta laposan a földre az embereket. Eltalálnak, vagy nem? ... Azután egymás után vagy 25 örületes dőrej rázta meg a levegőt... Utána egy darabig halottinak tűnő csend.

Akik most velem együtt felugráltak, azok tudták, hogy élnek, de mi lett a többiekkel, mi a bombatámadás eredménye? Az első pillantás öröm is volt, de egyben ijesztő is. A labdarúgó pálya közelében s a századom szétszórta álló gépei közé egyetlen bomba sem esett, ellenben a bombázó-, a felderítő század és a mozgó repülőműhely sátrai és gépei közt hatalmas robbanófelhők terjengenek.

Készültségi rajunk gépei már szállnak fel és még öten rohannak az időközben már indított gépeinkhez. Azonnal startolunk, de nincs remény arra, hogy a bombázókat utolérjük. [...] Még meglehetősen szerencsével úszta meg a repülőtér ezt az igen ügyesen, meglepetésszerűen végrehajtott bombatámadást. A felderítő századnak van két halottja és 15 sebesültje. Bár telitalálatot egy gép sem kapott, de sakktáblaszerűen egy csomó bombatölcsér van a gépek között. Tisztán a bombarobbanások tölcéserszerűen felfelé irányuló hatásának köszönhető, hogy egy gép sem sérült meg súlyosan. Kisebb rongálás több gépben van.

A bolsevisták ostobaságának köszönhattük, hogy elfelejtettek bombát dobni arra a viszonylag nagy tömegre, mely éppen a labdarúgópályán tartózkodott. Ilyen formában a labdarúgó mérkőzés kész szerencse volt, mert egy csomó embert elvont azokról a helyekről, ahová a bombák estek.

Az Isten megint megsegítette a századunkat, mert sem emberben, sem gépben egy karcolás sem esett nálunk, csupán szegény Iván kutyám lábát lőtte át egy géppuskagolyó. Csontot nem talált és nyomtalanul be fog gyógyulni a seb.

Elfelejtettem megemlíteni, hogy RADNAY doktornak (az 1/3. vadászrepülő-század orvosa – B.S.Cs.) a Kék-Duna-keringőn és a későn kelésen kívül még egy szenvedélye van: a fényképezés. Félős, hogy autoknipsszel, vagy tükörből saját halála pillanatát is le fogja fényképezni. Most is elragadta a harmadik szenvedélye és miközben a bombák hullottak, a géppuskagolyók verték a földet és mindenki hasalt, ő nyugodtan állva maradt és lefényképezte a bombák robbanását. Azt mondta, hogy ilyen érdekes témát ritkán kap és ezt nem szabad elszalasztania. – Így van ez a mi bogarainkkal.”¹⁴

A légítámadás gyakorlatilag teljes egészében a III. közelfelderítő-századot sújtotta. Két, a Sólymok mellett készütségben lévő szerelő, BÍRÓ LAJOS és KIS-BÓCZ MIHÁLY szakaszvezetők hősi halált haltak. Posztumusz mindkettőjüket őrmesterré léptették elő. Az 1/3. századnaplóban is említett 15 főnyi sebesült között szerencsére valóban nem volt nagyon súlyos – közülük egy fő volt hajózó, Varga Gyula hadnagy pilóta —, és a Sólymok közül is csak néhány szenvedett kisebb sérülést.

Varga Gyula hadnagyot – öt hónapon belüli második – sebesülését követően hadikórházba, majd onnan hazaszállították magyarországi gyógykezelésre, számára ezzel a hadműveleti területen végzett szolgálata véget ért.

A III. közelfelderítő-század aktivitása az időjárás romlása miatt ezt követően jelentősen csökkent, bár október elején a gyors-hadtest csapatai újra támadásba lendültek és a hó végéig a Donyecig törtek előre.

Október 30-áig a még kint lévő három repülőszázadot: a III. közelfelderítő-századot, a vegyes bombázószázadot és az 1/3. vadászrepülő-századot – ez utóbbit a lozovajai sárba ragadt raja kivételével —, valamint a mozgó repülőgépjavitó műhelyt a hadtest repülőparancsnoka Dnyeprodzserzsinszkben vonta össze, innen azonban az első vonalak 220 km-re voltak, így bevetéseik innen a nagy távolság és az egyre romló időjárás miatt szinte teljesen leálltak.¹⁵

A repülőcsoport hivatalosan november 15-én kapta meg a parancsot, hogy minden anyagot hozzanak rendbe a hazatelepüléshez. Eredetileg a III. közelfelderítő-század november 17-én indult volna haza és az 1/3. vadászrepülő-század november 18-án, de a november 17-ei rossz idő miatt a közelfelderítők is a vadászokkal együtt, másnap indultak vissza.¹⁶

November 18-án reggel hétkor indult a vadászok légi része hazafelé. Pervomajszkot egy óra alatt elérték, onnan üzemanyag utántöltést követően Kolomea felé vették az irányt, de félúton az idő annyira elromlott, hogy Vinnyica felé tértek ki, azonban Vinnyica előtt 2-3 km-re is teljes, földig érő köd és hóesés fogadta őket, így Vinnyicától D-re mintegy 20 km-re Mihajlovkánál szálltak le egy tarlóra, ahol két gép kissé megsérült. Hamarosan javult kicsit az idő és öt gép, melyeknek volt még elég üzemanyaguk, átrepült Vinnyicára, míg a többi hat Mihajlovkán maradt. A vadászokkal együtt elindult közelfelderítő század gépei közül is kényszerleszállt négy a rossz időben, ezek közül az egyik csúnyán összetört.¹⁷

Ezt követően az 1/3. vadászrepülő-század a rossz idő és a sérült gépek javíthatása miatt egy ideig még Vinnyicán maradt, végül a kijavuló időben november 26-án repültek haza. Feltehetően a III. közelfelderítő-század is ekkortájt érhetett Szombathelyre.¹⁸

A III. közelfelderítő-század részletes iratanyagának megsemmisülése miatt lehetetlen a Szovjetunió feletti működésükkel kapcsolatos pontos statisztikai adatokkal szolgálni és azokat elemezni. Az bizonyos, hogy ez a század repülte a legtöbb bevetést a magyar közelfelderítő repülőszázadok közül a Szovjetunió felett. Mivel harcfelderítés mellett alacsony támadó, csatarepülő feladatokat is kaptak, elmondható, hogy ez a század kapta a legnehezebb feladatokat, egyben ez a század szenvedte el a legsúlyosabb személyi veszteségeket is. Hét hősi halott mellett – közülük öt fő volt hajózó és két fő a földi személyzetből – mintegy 16 sebesültet vesztek és mintegy féltucat gépük is megsemmisült. A veszteségekben a WM-21 Sólyom repülőgép nem túl jó repülőtulajdonságai is szerepet játszottak, a típust sok személyzet nem szívesen repülte harci körülmények között (nem véletlenül lett a jobb repülőtulajdonságú és jobb kilátást biztosító He 46 típussal felszerelve a következő évben a magyar 2. hadsereg támogatására kirendelt 3/2. közelfelderítő-század).

Érdemes még megemlíteni, hogy harci tapasztalatok szerzésére több rajt is kihelyeztek a századhoz más közelfelderítő-századoktól és esetenként a személyzeteket is keverték (pl. tapasztalt pilóta, újonc megfigyelő). Ennek oka a már korábban említett döntés volt, mely alapján minél több hajózonak szerettek volna harci tapasztalatok szerzésére lehetőséget biztosíta-

ni. Előfordult olyan eset is a századnál, hogy magyar pilóta – ÁGOSTON JÓZSEF őrmester – német megfigyelővel repült bevetést. A század hajózoínál egyébként a korábban említett problémák ellenére a harci morál magas volt, így nem örültek az újonnan érkezőknek sem azért, mert a harci bevetéseket is elvették előlük, sem pedig azért, mert a féltett gépeiket is kölcsönvették erre a célra.¹⁹

Összességében elmondható, hogy a III. közelfelderítő-század a kapott nehéz feladatok és a gépeik teljesítménykorlátai ellenére eredményesen szerepelt a Szovjetunió elleni 1941-es harcokban, az elé tűzött részfeladatokat meg tudta oldani. Sajnos ennek ára számottevő veszteségeket formájában is megmutatkozott. A század eredményes működéséből Varga Gyula tartalékos hadnagy is alaposan kivette a részét a második sebesüléséig.²⁰

Jegyzetek

BEVEZETÉS

- 1 „... csak múlásunk törvény...”, 7. és köv. o.
- 2 Nagyivü munkája mélyreható kutatás végeredményét összegző önálló tudományos mű, ezért nem jelzem a többnyire efemer részletekben esetleg meglévő ellentmondásokat (pl. nagyapám végső lakhelye vagy a Majláth u. 34. számú ingatlannak üzletmeneten kívüli megszerzése kérdésében), amik eltérnek tényszerű családi tudásunktól, emlékeinktől.
- 3 BOROS LÁSZLÓ (Pécs, 1935 –) művei: *A pécsi székesegyház a 18. században* (Budapest: Akadémiai Kiadó 1985) 118 o. [Művészettörténeti füzetek], *A pécsi bazilika és a város ókeresztény emlékei a világörökség rangján* (Pécs: Alexandra [2003]) 142 o., társszerzőségben *A pécsi Irgalmasok* (Pécs: Betegápoló Irgalmasrend 2015) 161 o., valamint számos művészettörténeti tanulmány.
- 4 KRASSÓ SÁNDOR (Pécs, 1929 –) jogászdoktor, a Központi Statisztikai Hivatal pécsi szervezete alapító tagja; művei szakmájában in <<http://konyvtar.ksh.hu/cgi763?session=90470381&rs=6642955&style=authk&infile=hitlist.glu&page=1&x=28&y=10>>, kortörténet életrajzi feldolgozásában pedig *Kötéltánc* Adalékok a pécsi zsidóság és Pécs 20. századi történetéhez ([Pécs]: Pro Pannonia 2011) 206 o. ill. 2. bőv. kiad. (2016) 215 o. [Pannónia könyvek].
- 5 RÁYMAN JÁNOS (Budapest, 1938–) könyvei a Pécsi Házmaster '98 Kft kiadta „Pécsi krónika” sorozatában: *Pécs szükségpénzei 1919–1921* (2008) 338 o., *Elfeledett pécsi iparosok* Ipartörténeti dolgozatok (2010) 218 o. és *Az éremgyűjtés története Pécsen és Baranyában* [szerzőtárssal] (2010) 157 o., végül pedig a Baranya Megyei Levéltár (Pécs) kiadásában *Pécs-Baranya numizmatikai bibliográfia* [összeállítótársakkal] (2000) 220 o. [Tanulmányok és források Baranya megye történetéből] – igen számos numizmatikai szakíráson túl.
- 6 ROZVÁNY GYÖRGY (Pécs, 1939 –) újságíró, számos közel-keleti ország- és kultúra-bevezető szerzője a pécsi Alexandra kiadásában, így *Jordánia* (2004), *Marokkó* (2004), *Egyesült Arab Emírátsok* (2005), *Jemen* (2005), *Libanon* (2005), *Dubai* (2006), *Szíria* (2006), *Tunézia* (2006) és *Szaúd-Arábia* (2007).
- 7 B. STENGE [BECZE] CSABA (1975–) hadtörténész, a Tatabánya Megyei Jogú Város Levéltára igazgatója művei: *Magyar Steel Hungarian Armour in WWII* (Redbourn: Mushroom Model Publications / Sandomierz: Stratus 2006) 84 o. [Green Series], *„A pokol tornácán...”* A Magyar Királyi 2. Honvéd Hadsereg hídfőcsatái a Donnál: 1942. július–szeptember (Budapest: Paktum Nyomdaipari Társaság 2006) 172 o., *Elfelejtett hősök* A Magyar Királyi Honvéd Légierő ászai a II. világháborúban ([Nagykovács]: Püedlo [2006]) 199 o., *Hungarian AFVs of World War Two* (Redbourn: Mushroom Model 2006) 128 o., *„Kör*

Ász» Egy vadászrepülő század története, 1936–1941 ([Nagykovács]: Püedlo [2007]) 165 o., *Az Arany sas nyomában* Szilaj Varga Gyula és a magyar gyorsbombázók a II. világháborúban ([Nagykovács]: Püedlo [2008]) 176 o., *Baptism of Fire The First Combat Experiences of the Royal Hungarian Air Force and Slovak Air Force, March 1939* (Solihull: Helion 2013) 128 o. és *Elfelejtett hősök* A Magyar Királyi Honvéd Légierő ászai a II. világháborúban, 2. bőv. és átdolg. kiad. (Budapest: Zrínyi 2016) 402 o., valamint számos tanulmány vö. <<https://vm.mtmt.hu/search/slist.php?lang=0&AuthorID=10033079>>.

VARGA GYULA KOCSIGYÁR

- 1 A távoli rokon SAS JÁNOS (lásd »Családeredet«, 12. jegyzet) arra vél emlékezni, hogy dédapám (az 1928-ban Kókútként egyesített) Gyöngyöspusztán urasági bognárként kezdett el dolgozni; a <<https://hu.wikipedia.org/wiki/Kókút>> szerint akkoriban itt a gróf FESTETICS család déghi ágának birtoka – és vadászkastélya – volt; a bognárhelyről pedig éppen megjegyzendő, hogy e kiskastélynak „déli szárnya a nagykanizsai postaút löváltó állomásának romjaira épült.”
- 2 Barcsón 1892-ben – ükapámat is beleértve – őt kovácsról tud a *Magyarország iparosainak...* (1892), 931. o.; TERÉZ lányának házassági anyakönyvi kivonata még 1900 elején is változatlanul barcsi kovácsmesternek mondja.
- 3 „Nagy” céhlegény-ütről gyermekkori mesék szólnak. Ma rekonstruálható bizonyosság két terjedelmesebb váza, amiket nagyapám trófeaként Grazból hozott, s ami szépségének, de szimbolikus erejének is köszönhetően mindvégig lakásunk mives – hatalmas, stílben csináltatott – könyvszekrényének tetején állott.
- 4 A ZUPKA LAJOSokból az első nemzedék (Majosháza, 1852 – Budapest, 1923) 1880-ban lett önálló s 1886-tól a IX. kerület Tűzoltó utca 25. szám alatt kovácsiparos, majd kocsigyártó, a századfordulótól már alkalmilag, majd 1922-től hasonló nevű fiával (Budapest, 1885 – ?) kizárólag kocsigyártó, amihez utóbb nemcsak a harmadik generációs szintén azonos nevű fiú (Budapest, 1918 – ?), de nővére, ZUPKA MARGIT (Budapest, 1917 – ?) is csatlakozott; vö. <<http://magyarjarmu.hu/karosszeriagyartok-2/zupka-lajos/>>. Következésképpen apai nagyapám mestere a nála húsz évvel idősebb ZUPKA LAJOS gyáralapító volt, apámé a nála huszonegy évvel idősebb másodgenerációs; s ugyancsak ez a ZUPKA LAJOS lehetett az, aki majd – kollégaként s egyben családi ismerősként – szép levélben gratulál 1936-ban apám házasságkötéséhez.
- 5 Jordán Károly & Kócziánné Szentpéteri Erzsébet 'A Kölber kocsigyár története' in *A Közlekedési Múzeum Évkönyve* 3: 1974–1975 (1977), 213–236. o. & <http://library.hungaricana.hu/hu/view/ORSZ_KOZL_Evkonyv_1974_1975/?pg=212&layout=s>, id. 231. o.
- 6 Aranyozott bronz érem, IRINYI SANDOR (1840–1893) pécsi főreáliskolai rajztanár terve után, átmérője 67 mm; lásd <http://library.hungaricana.hu/hu/view/MEGY_BARA_JPM_evkonyv_1994/?pg=168&layout=s&query=SZO%3D%281888%29> és <<http://www.aranypengo.hu/watermark.php?img=1908.JPG>>. Vö. még *Kiállítási Értesítő*

- A pécsi általános mű-, ipar-, termény- s állatkiállítás hivatalos közlönye, szerk. Várady Ferenc, Lenkei Lajos, Feiler Mihály és Haksch Lajos [napilap] 1 (1888) 1 (augusztus 11.) – 22; valamint *Kiállítási Kalauz* Utmutató Pécsett és a pécsi általános mű-, ipari-, termény- és állatkiállításra; hivatalos adatok alapján összeáll. a szerk. bizottság (Pécsett: Lyc[eum] Könyvnyomda (Feiler Mihály) 1888) 80 o. Mai feldolgozásként vö. még Raymann János 'A pécsi kiállítások és vásárok érmészeti emlékei, I. rész: 1888–1907' in *Janus Pannonius Múzeum Évkönyve* 39 (1994) (Pécs 1995), 161–184. o. & <http://library.hungaricana.hu/hu/view/MEGY_BARA_JPM_evkonyv_1994/?pg=176&layout=s>, különösen 161–170. o.
- 7 <http://regipecs.blog.hu/2014/09/09/erdekesssegek_az_1907-es_kiallitasrol> és <<http://fototar.mi.btk.mta.hu/hu/altlist/details/9/10598/%C3%A1ltal%C3%A1nos-lista-szimai-antal,-p%C3%A9csi-orsz%C3%A1gos-ki%C3%A1ll%C3%ADt%C3%A1s,-%C3%A9rem-1907?tmpl=component&start=220>>.
- 8 Vö. – a rendelkezésre álló néhány adatból történő hipotétikus következtetések, vagy inkább latolgatások soraként – Bósz 'A 'Mecsek Garage.' (2014), 295. o.
- 9 Bm. L. Pécs v. lt. rendőrfőkapitányi ir. 3646/1906. in *Válogatott dokumentumok a baranyai-pécsi munkásmozgalom történetéhez I: 1869–1918*, szerk. Babics András & Szita László (Pécs: [a Baranya Megyei Tanács Végrehajtó Bizottságának megbízásából] Janus Pannonius Múzeum 1968), 238–239. o.
- Jegyzetben pedig közli: „A kocsigyárat Varga Gyula alapította 1898-ban. 1900-ban DRENDÁ társult a céghez és a Felsőmalom utca 3. sz. alatti üzemet géperővel rendezték be. Később autókarosszéria gyártásra tértek át.” E leírásból utóbb megnevezésként „Varga-DRENDÁ-féle kocsigyár”, illetőleg „DRENDÁ- és Varga-féle pécsi kocsi- és omnibuszgyártó műhely” lesz – ám olyan pécsi elit-üzemek sorában említve, amelyek immár gépi felszereltséggel jelentős termelékenységet mutatva valamikori manufaktúrából fejlődtek ki, standard csoportot képező munkáslétszámból álltak, és „hagyományos, speciális, jó hírű és a nemzetközi piacon is elfogadott árukat gyártottak”. Szita László *A baranyai-pécsi munkásmozgalom története* (Pécs: Baranya Megyei Levéltár 1985), 30–31. ill. 224. o. [Baranya monográfiái sorozat 1].
- 10 A XIX. század közepétől Angliában indultak az első törekvések, Ausztráliában pedig az első sikerek a nyolc órás munkaidő bevezetésére. Nézőpontváltozást jelzett ebben az, amikor már korántsem csupán az egyedi munkás önreprodukciójáért követelték, hanem egyszersmind azért is, hogy a rövidebb munkaidő kieszközlésével több munkapozíciót teremthessenek, vagyis hogy egyszerű szervezéssel a nyomasztó munkanélküliséget legalább saját körén s lehetőségein belül, saját eszközzel a munkaadó is enyhíthesse. Magyarországon egyébként elsőként a Dunagőzhajózási Társaság vezette be a nyolcórás munkaidőt, általánossá pedig heti 48 óra maximálással az 1937. évi XIX. törvény tette. Mindehhez lásd Ruzs Zsuzsanna *A munkajog története Az ókortól napjainkig* (Miskolc: Miskolci Egyetem 2014), különösen 19. és 28. o.
- 11 Szita *A baranyai-pécsi munkásmozgalom* (1985) teszi hozzá – forráshely megjelölése

- nélkül –, hogy voltaképpen nem feltétlenül a munkaidő csökkent tizennégyről tíz órára, de ettől kezdve tíz óra felett már túlmunkaként kellett bárminemű időt elszámolni.
 - 12 A Magyarország iparosainak és kereskedőinek lak- és címjegyzéke (1892), 1009. o. már ennek fennálltáról tudósít.
 - 13 B. Horváth, 116. o. a Pécsi Napló (1900. július 3.) 7. o. meghivatkozásával.
 - 14 A lokalizált helytörténet minderről akként számol be, hogy „A 3. szám alatt működött a század elején DRENDÁ JÓZSEF utóda, TÓTH BÉLA kocsigyára, majd az 1930-as években SARBÁK ISTVÁN mérlegkészítő és javító műhelye.” Gál Éva ‘Adatok a pécsi Felsőmalom utca történetéhez’ in *Janus Pannonius Múzeum Évkönyve* 50–52 (2005–2007), szerk. Vándor Andrea (Pécs 2008) & <http://library.hungaricana.hu/hu/view/MEGY_BARA_JPM_evkonyv_2005_2007_01/?pg=83&layout=s>, 81. o. Nos, a <http://www.myheritage.hu/names/jozsef_drenda> említ DRENDÁ JÓZSEFET, aki 1837-ben született DRENDÁ MIHÁLYTÓL és KRUSZLICZ/KRUSZLITZ ANNATÓL öt testvér egyikeként, akik egyike egy 1886-ban született szintén DRENDÁ JÓZSEF (húga pedig DRENDÁ ANNA), aki az 1892-ben született PAPP ROZÁLIÁVAL fog házasodni s majd hét gyermekük születik. Sajnálatos, hogy többet nem tudunk róla, bár kiterjedtebb családot sejtet, hogy Pécsen él ekkor özv. DRENDÁ FERENCNÉ és DRENDÁ GYÖRGY faárus (Alsómalom u. 15.) és DRENDÁ ISTVÁNNÉ kalapos (Dischka Győző u. 14.) – *Pécs-Baranyai Ismertető* (1934), 207. o. –, ami néhány éven belül annyit változik, hogy az akkori özvegy kikerül és az akkori kalapos immár özvegy háztartásbeliként szerepel; vö. *Alsódunántúli Címtár* (1937), 222. o.
 - 15 *Kocsigyártó Ipar* 1907/84, 11. o., id. Kócziánné Szentpéteri Erzsébet ‘A fővárosi kocsigyártó ipar története a tőkés fejlődés kezdetétől az első világháborúig’ in *A Közlekedési Múzeum Évkönyve* 4: 1976–1978 (Budapest 1979), 249–310. o. & <http://library.hungaricana.hu/hu/view/ORSZ_KOZL_Evkonyv_1976_1978/?pg=285&layout=s>, id. 284. o.
 - 16 A kocsigyártás technológiai s szakmánkénti rendkívüli összetettségét elemzi Kócziánné ‘A fővárosi kocsigyártó ipar története’ (1979), 259–270. o.
 - 17 Merthogy „A kocsigyártás speciális munkanemek sorát foglalja magába. Ide tartozik a bognár, a kerékgyártó, a kovács, a nyerges, a kárpitos, a fényező és esetenként a szíjgyártó vagy a lakatos.” Jordán & Kócziánné ‘A Kölber kocsigyár története’ (1977), 214. o.
 - 18 Gyár tehát – eltérően azon kocsigyártóktól, akikre nézve még áll, hogy „a nagyszámú kocsigyáros olyan kisiparos, a ki mint vállalkozó a kocsi megrendelését elvállalja, legyen bár csak bognár, kovács, nyerges vagy lakkozó és a szakmájába vágó dolgokat maga végzi, a többi pedig vele üzleti összeköttetésben álló iparosokkal készítteti.” Gaul Károly ‘Jároművek’ in *Az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye Ipar – Kereskedelem – Közlekedés* (Budapest 1898), 544. o., idézi Jordán & Kócziánné ‘A Kölber kocsigyár története’ (1977), 232. o.
- Egyetlen példával élve: Nagykanizsa rendkívül jól dokumentált településtörténete – <<http://holmi.nagykar.hu/irasok/4684/1.html>> – érdekes kontrasztot mutat a

- Teleky-ut 6. szám alatti ingatlan használat-történetének a leírása kapcsán: az 1868-ban mesterétől (1846–1922) indult „TÓTH JÓZSEF patkoló kovács és kocsigyártó” cég 1908-ban „BAZSÓ JÓZSEF kovács és kocsigyártó” néven új tulajdonossal (1879–1962), ám változatlan profillal tűnik fel (miközben újsághirdetésének önleírásából, a javítás-vállalás felajánlásából tetszik ki, hogy üzemen belül csak „lóvasalási, épület- és egyéb kovács, fényező és nyerges” munkák elvégzésére lehetett képesítése), ami az idők folytán annyiban változik majd szakmai hátterében, hogy négy év múltán – talán éppen testvére, BAZSÓ SÁNDOR bevonásának köszönhetően – már bognárja is lesz, 1912-ben fog „BAZSÓ Testvérek kocsigyára és lóvasaló műhelye” néven hirdetni, 1926-ban pedig mint „BAZSÓ JÓZSEF kocsigyára és autójavító üzeme”, egyszerre foglalkozik „kocsikkal és gazdasági szekerekkel” s „autók újjáalakításával, fényezésével és bélelésével”, sőt 1928-ra már egyenesen „BAZSÓ JÓZSEF kocsigyáros és Ford Képviselő” lesz, ami ugyanúgy forgalmaz Laurin Klement hatszemélyes, mint Adler kétszemélyes autókat, valamint Fordson traktorokat és Goodrich „gummikat”.
- Érdekes észrevennünk, hogy a Laurin & Klementnek a csehöldi Mladá Boleslavban működő hatalmas cége (1895–1925), mely a Monarchia talán legnagyobb autógyártójaként 1905-től két évtized leforgása alatt hatvan típpal állott elő, ekkorra már éppen beleolvadt a Škoda konszernbe – <https://de.wikipedia.org/wiki/Laurin_&_Klement> ill. <https://en.wikipedia.org/wiki/Škoda_Auto> –, következésképpen nemcsak lehetséges, de valószínű is, hogy ez a nagykanizsai cég ekkor pontosan a kifutó régi modellek kiadásában vett részt.
- 19 „A ’gyár’ elnevezés a húsznál több munkást foglalkoztató üzemeket illette meg, függetlenül attól, hogy berendezési és forgalmuk mennyire indokolta azt.” Az országban legnagyobbként a KÖLBER-cégnél 1890-ben 124 fő dolgozott. Kóczyáné ’A fővárosi kocsigyártó ipar története’ (1979), 278. és 273. o.
- 20 Raymann ’A pécsi kiállítások és vásárok érmészeti emlékei’ (1995), 179–180. o. kimutatása szerint e gyártmánykörben MAYER VILMOS kocsigyár (Kaposvár) kapott aranyérmét, és REICH-LEBHERZ kocsigyár (Újvidék), Varga Gyula kocsigyártó (Pécs), valamint ZUPKA LAJOS kocsigyártó (Budapest) ezüstérmét. Ez utóbbiak közül a Kaposvár, Fő u. 30. szám alatti gyár foglalkozott ruganyos és löcsös gazdasági kocsik gyártásával, huszonnégy munkással és öt tanonccal; vö. <<http://www.skik.hu/upload/skik/sg/201108/11.html>>, az újvidékit pedig francia és egyéb külföldi piacra egyaránt sikerrel termelő kocsik és gőzfahajlító gyárnak mondja Borovszky hatalmas Monarchia-áttekintése; vö. <<http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0002/9.html>>.
- 21 ’Látogatás...’ Pécsi Napló (1926. augusztus).
- 22 „A kevésbé sikerült, nehézkes vonalvezetésű kocsit, hintót lenézően »ládának« (még rosszabb esetben »koporsónak«) titulálták, és gyakorlott szemmel azonnal észrevették, ha a kerekek mérete nem felelt meg a kocsitestnek (a legtöbbször alacsonyabb volt a kelletténél), ha bajok voltak az alváz ívelésénél, lógott a kocsi eleje stb. Természetesen nemcsak az esztétikai kivitel fölött gyakoroltak bírálatot. A jó kocsi sem ember-, sem

lónyúzó nem lehetett. Olyan, mint a minót például egy fővárosi, magát kocsigyárosnak nevező iparostól láttunk az ezredéves kiállításon [...] aránytalanság az összességben, hogy az ember már előre érzi, mielőtt még beleül, hogy a végtagok ebben a hintóban elzsibbadni fognak. A méretek megállapításánál a »legfíligrább« kocsi tervezésekor is átlagos termetre számoltak, és többnyire elvetették az olyan alaki újításokat, amelyeknek a bevezetése felbolygatta volna a kényelem és célszerűség évtizedek során kialakult megoldásait. Nagyon lényeges volt például a jó rugózás biztosítása. Ha pedig nem ügyeltek az első és hátsó tengelyek egyenlősítésére (a nyomtávolság tartása miatt), akkor a könnyű kocsi is valóságos lónyúzó eszközzé válhatott. Szakmájuk szépségét többen azzal jellemezték, hogy olyan járműveket kellett nehéz fizikai munkával megalkotniuk (s nem egyszerűen csak megcsinálniuk!), amelyek »csinosságuk« mellett a mindenkori útviszonyok, közlekedési körülmények között is biztonságot és kényelmet nyújtottak a bennük utazóknak.” Kócziánné 'A fővárosi kocsigyártó ipar története' (1979), 300. o.

Ebből is kitűnően erőteljesen bizalmi kérdés lehetett mind a gyártó, mind a gyártmány kiválasztása. Ugyanakkor figyelmet érdemlő és egy „jó” kocsi összetevőinek roppant összetettségére utal, hogy a fenti példálózás érzékenysége és sokoldalúsága ellenére történetesen mégsem vagy alig érint olyan további érzékeny pontokat, ahol akár Varga Gyula, akár a külön tárgyalandó másik nagyapám, Armbrust Lajos javítási vagy újítási lehetőségeket érzékelt az ipar addigi megoldásaihoz képest.

23 Mindkét idézet: Varga Béla *Emlékeim a pécsi Varga-cég történetéről*.

24 'Látogatás...' *Pécsi Napló* (1926. augusztus).

25 *Dunántúl* (1914. december 25.), 5. o. és *Pécsi Napló* (1914. december 25.), 21. o.

26 *Pécsi Napló* (1915. január 1.), 8–9. o. Pár napra rá a *Pécsi Napló* (1915. január 5.), 5. o. tovább fokozza a lelkesedést: „kiválóan sikerült kocsi, mely teljességében a pécsi ipart dicséri és a világ első mentőintézményének kocsiparkjában is megállná helyét.”

27 Erről írhatta bizonyos Gál Tűzvédelem' – Farbaki & Fábián (1998) nyomán —, hogy „a betegszállítást ekkor még »kétkerékű hordágyakkal« végezték. Óriási előrelépést jelentett a Varga Gyula pécsi kocsigyártónál készített első (lővontatású) mentőkocsi megvásárlása, melynek üzemeltetését tizenhat, elsősegélynyújtásra kiképzett tűzoltó segítette.”

28 Fennmaradt kedves levél apám, ifj. Varga Gyula kilencéves gépírásával, 1915. október 6-án osztja meg az örömhírt „Édes jómama” címzettjeként nagyanyjával, hogy „nemhiába imádkoztunk az apika nemlett katona.” A háborúban bizonyos kényszerűen kiterjedt családi gazdálkodásról is egyszersmind tudósít az, hogy másnap szüret leszén, és „a koczák már szép nagyok”.

29 Kócziánné 'A fővárosi kocsigyártó ipar története' (1979), 302. o.

30 Janus Pannonius Múzeum Helytörténeti Gyűjtemény Ny. 76.317.

Ez a jegyzék azt mutatja, hogy legalább is 1918-ra már a Varga-cég is felhasznált bizonyos készen beszerezett részegységeket ahelyett, hogy maga állított volna ilyeneket elő. Pontosan úgy, ahogy a monográfus rögzíti: „A nyersanyagok és félkésztermékek

- mellett a legfontosabb késztermék [...] a *tengely* volt. [...] A tengelyeken kívül a *rugók* [...] jelentek meg készen a kereskedelemben.” Kócziánné ‘A fővárosi kocsigyártó ipar története’ (1979), 287–288. o.
- A tételek kapcsán megjegyzendő, hogy a *firnisz* „(lat. ‘kence’): tágabb értelemben a festmények védőbevonata (lakkozás), szoros értelemben szikkativokkal főzött, száradó, zsíros növényi olaj, mely a kezeletlen olajhoz képest gyorsabban szárad. Legismertebb *firnisz* a lenolajkence (alapozás).” <<http://lexikon.katolikus.hu/F/firnisz.html>>. Az ólomczukrot pedig fa pácolására használják; vö. <[https://hu.wikipedia.org/wiki/ólom\(II\)-acetát](https://hu.wikipedia.org/wiki/ólom(II)-acetát)>.
- 31 MATIEVITS GYULA ismert tetőfedő mester Pécssett; az *Alsódunántúli Címtár*, 247. o. szerint „Brassó-u. 4.”.
- 32 „A KÖLBER gyár érte el a legmagasabb darabszámot, fennállásának tetőpontján mintegy évi négy-ötszáz kocsi előállítására vállalkozott. A lényegesen alacsonyabb létszámmal dolgozó többi fővárosi üzem évi termelése a száz-szátötven darabot nem haladta meg.” Kócziánné ‘A fővárosi kocsigyártó ipar története’ (1979), 288. o.
- 33 Az egyes cégek persze keresték az elgondolásokat az üzletmenet könnyítésére s kiszélesítésére egyaránt. Nagypám 1915-re valószínűsíthető gyártmány-leporellója például hírvil adja: „Javitásokat olcsón és gyorsan készítek. Használt kocsikat becserelek. Teljesen kijavított használt kocsik állandóan vannak raktáromban.”
- 34 Az 1937. november 11-i keletű eredeti okmány a Baranya Megyei Levéltárban maradt fenn; megtalálását és digitalizáltan megküldését BÓSZ ATTILA levéltárosnak köszönhetem.
- 35 Erdősi Ferenc ‘Somogy megye közlekedési hálózatának kialakulása a XIX–XX. században 1: A megye útjai a gépkocsiforgalom megindulása előtt (1800–1910)’ in *Somogy Megye múltjából* Levéltári évkönyv, 11 (Kaposvár 1980) & <https://library.hungaricana.hu/hu/view/SOMM_Mult_11_1980/?pg=272&layout=s>, 307. o.
- 36 Némiképpen csak 1921-től indulhatott meg. Jenei ‘A fináncoké...’, 584. o. Komolyabb ígéretet majd csupán az 1924-es népszövetségi kölcsön jelent, ami útépítésben majd a vármegyéktől felvehető 1926-os angol kölcsönnek köszönhetően kezdhetett realizálódni. *Magyarország gazdaságtörténete a honfoglalástól a 20. század közepéig*, szerk. Honvári János [1996] 8. kiad. (Budapest: Aula 2003), 402–407. o.
- 37 Légiesen persze már korábban is felvetődött sok minden – lásd pl. ‘Autóbusz – Pécssett?’ *Városok Lapja* (1909. március 27.) 13, 5. o. —, de természetszerűleg nem realizálódott. A váltást mindazonáltal a technikai fejlődés kényszeríti ki: „A hanyatlás döntő oka azonban [...] a *gépkocsi* megjelenése.” Jordán & Kócziánné ‘A Kölber kocsigyár története’ (1977), 231. o.
- 38 ‘Látogatás...’ *Pécsi Napló* (1926. augusztus).
- 39 Jordán Károly & Kócziánné Szentpéteri Erzsébet ‘A Misura kocsigyár története’ in *A Közlekedési Múzeum Évkönyve* 5: 1979–1980 (1981), 311–335. o. & <http://library.hungaricana.hu/hu/view/ORSZ_KOZL_Evkonyv_1979_1980/?pg=312&layout=s>, id. 317. o. A meghivatkozott MARTA nem volt más, mint a Le Havre-i Westinghouse

- cég fiókjaként létesült „Magyar Autóipari Részvénytársaság, Arad”, mely 1909-ben indította gépkocsigyártását, 1910-től már karosszériával ellátottan is; vö. <https://hu.wikipedia.org/wiki/Magyar_Automobil_Részvénytársaság,_Arad>.
- 40 KÁROLYI EMIL (1873–1952); vö. Mendöl Zsuzsanna ‘A Munkácsy utcai Szakorvosi Rendelőintézet: Károlyi Emil építész munkássága’ *Pécsi Szemle* VIII (2005) 1 (tavasz), 92–102. o.
- 41 ‘Látogatás...’ *Dunántúl* (1926. március).
- 42 Pécssett 1892-ben például 23 kovács működött, s ketten ezek közül az „ország-úton”; *Magyarország iparosainak...* (1892), 1008–1009. o.
- 43 *Pécsi Napló* (1926. augusztus 18.), 4. o.
- 43 Ezt az irodalmi adatot – Bósz ‘A ‘Mecsek Garage.’ (2014) – még ellenőrizendővé teszi, hogy az *Automobilizmus – Motorsport I* (1926. július 25.) 9–10 <http://epa.oszk.hu/02100/02192/00002/pdf/EPA02192_automobil_motorsport_1926_01_0910.pdf> első egész oldalas Fulgor-benzin hirdetményében (Magyar–Amerikai Petróleum Részvény-Társaság) három baranyai s köztük egy pécsi kevéssel a mi saját benzinkút engedélyeztetésünk után már szerepel: Pécs, Belvárosi Garage, Munkácsy Mihály u. 35.; Mohács: VARGA FERENC gazdasági gépgyár; és Bonyhád: FARAGÓ DENES.
- A mohácsit képeslapon – <https://darabanth.com/hu/nagyarveres/22/kategoriak-Magyar_kepeslapok/Magyarország_8694/1926_Mohacs_Horthy_Miklos_ut_Varga_Ferenc_gepgyar_kereskedese_benzin_toltoallomas_kiadja_Fridric-II1036263/> – is megörökíttetten lásd az épület előtt jobbra, az utcán. A bonyhádi pedig – amely a FARAGÓ-házbeli lehet, amit ugyanakkor a település második benzinkútjának mond a <mna.unideb.hu/pdf/077bonyhad-sorhu.doc>, esetleg azonos a STEIB GYÖRGY helytörténetkutató adata szerintivel, amely az 1929. évtől a VacuumOilCompanykútjáról tud DAVIDOVITS PÁL koncessziójában, az ún. Kereskedőház előtt működően.
- 44 Amely esetben – 5000 l-es tartállyal számolva – legalább másfél hetenként kellett újratölteniök.
- 45 Gyárként a karosszériagyártásra már nem tudott átállni; 1929-ben meg is szűnt. Lásd Jordán & Kócziánné ‘A Kölber kocsigyár története’ (1977), 236. o.
- 46 Alapítottatott 1853-ban; vö. <http://iparmuzeum.hu/kepek/Munkabizottsag/Tanulmanyok_a_kezmuipar_t_rtenet.pdf>, 65. o. 102. jegyzet.
- 47 ‘Látogatás...’ *Pécsi Napló* (1926. augusztus).
- 48 Nem tudhatom, hogy motoros jármű mikor fordult meg először a Rákóczi út 34. udvarában. Mindenesetre VARGA LASZLÓnak gyermekei számára elmesélt emléke, hogy valamikor igen kicsi korában elkötött egy autót, és sebességbe téve s a tölgyfakaput kifelé átdöntve kikanyarodott, és valahol a Zsolnay-gyár előtti lejtőig jutott el – talán a benzin elfogyása, talán kifulladás okán állott végül meg –, amikor is egy segéd kiment s hazavezette a járművet. A történet nehezen hihető – hiszen kurblizni aligha tudott volna, tehát járó motorba ült volna bele? elbirta volna kuplunggal a sebességváltást?

- s szervo-segítés nélkül a kormányzást? alapjáratban ment, vagy miként nyomta a gázpedált? —, de ha a motor iránti szerelem korai emlékeként ezt megőrizte, bizonyára valamiképpen meg is történt.
- 49 Rejtélyes történet, hogy – a *Veterán Autó és Motor* VII (2003) 12 közlése szerint – a szerelőműhelynek a bejárat kapu felé néző északi falán (az államosítástól és attól függetlenül, hogy attól kezdve az a Déldunántúli Áramszolgáltató Vállalat teherautóinak a telephelye lett a letarolásáig) fennmaradt egy a Mobiloil Mobilgrease kiszolgálását hirdető gyönyörű festett zománctáblánk, amit valaki titokban leszerelt, hogy elvihesse. Amikor ez megtörtént, meglepetésként érte, hogy alatta, megóvottan, egy Ganz FIAT 25-ös teherautó-képet talált, amit közölt is. Hogy kinek a gyártmánya, megválaszolatlan. De megjegyzendő, hogy ez úgyszólván tökéletesen megegyezik például a Magyar Postamúzeum „Ganz Fiat 4 tonnás platós tehergépkocsi” külsőjével – <<http://www.postamuseum.hu/hu/targyak/2995/ganz-fiat-4-tonnas-platos-tehergepkocsi>> – olyan kivételekkel, mint a reflektor, a frontális üveg s a szerszámoszláda elhelyezése, valamint az utasfülké oldalának kiképzése.
- 50 A busz oldalfalának felszerelése előtti Pécs–Németbóly–Mohács próbaútról számol be a *Dunántúl* (1926. március 6.) – id. Trebbin Ágost 'Nyolcvan éves a pécs-mohácsi autóbuszjárat' in Trebbin *Pécsi színek és hangulatok* (2006), 70–71. o. –, mely egyfelől mellékelt fényképen tévesen a Varga-cég 1928-as fehér mohácsi buszával azonosítja ezt – hasonlóan Vejtei Miklós 'A város közlekedése' (2003–2007) <<http://kupica.extra.hu/pecs/kozlek/html>> [eredeti kimentés 2012 áprilisában, ám ma már elérhetetlen] –, másfelől érdekessé teszi, hogy Varga cég-termékéről van mind ennek esetében, mind ugyanezen vállalkozó már Pécs–(Máriakéménd)–Szederkény közt 1925 tavaszától közlekedő 12 személyes kisbuszában az esetében szó, ugyanis a sajtóbeszámoló szerint e próbajáratnál „[a] kormánynál a MESTRITS-gyár vezetője ül”, azaz éppen egy konkurens. Trebbin & Lehmann (2007), 190–191. o. Ámde a „Belvárosi garage, MESTRITS JENŐ, Munkácsy u. 35. Tel. 26-72” – <<https://www.facebook.com/RegiPecs/posts/973330696079756>> – egyszersmind a Turini Fiat Automobilgyár déldunántúli képviselője volt – 'Autóbuszon Péctől Mohácsig és vissza' *Dunántúl* (1926. március 6.), id. Trebbin & Lehmann (2007), 192. o. –, vagyis ilyen esetben a megrendelők az alvázakat tőlük vették. Végére is, egy próbajáraton ismét a gyári alváz – mindenekelőtt tehát a motor s az erőátvitellel és kormányzással egybekötött futómű – tétetik szemlére azzal, hogy miként viseli el újonnan készült felépítményét.
- 51 Már a 'Látogatás...' *Pécsi Napló* (1926. augusztus) olyan körképet nyújt, melynek tanúsága szerint „[a]z udvaron egy hatalmas rajztábla, ezen készülnek a karosszéria tervek. A készítőjük ifj. Varga Gyula, aki most készül hosszabb külföldi tanulmányútra.” – ami az üzemeltetbe történő bekapcsolódásának kényszere okán nem realizálódhatott.
- 52 Mint a Pécsi Ipartestület pecsétjével ellátottan Varga Gyula kocsigyártó iparos és MADARÁSZ JÓZSEF ipartestületi elnök aláírásával hitelesítik, „Vargha Gyula kocsigyártó műhelyében 1924. évi novemb hó 15-től 1925. novemb hó 15-ig tanonci szakbavágó

- munkát végzett, a pécsi tanonciskola alól felmentetett és az 1925. évi november hó 15-én tartott segédi vizsgálaton a kocsigyártó iparban jeles előmenetelt tanúsított", és ezért 1926. január 14-én a 20/1926. sz. segédlevelet, illetőleg 1925. november 18-án az 5527. sz. segéd munkakönyvet bocsátják ki.
- 53 1950. december 9-én kelt jogosítványa szerint első jogosítványának a kibocsátása 1925. november 4-én történt.
- 54 „A kocsiépítési hagyományok [...] túléltek a változásokat. Az automobil változatlan formában és anyagban örökli például a batár fafelépítményt. Az autóbusszalvázra szinte változtatás nélkül kerül át az omnibusz fakarosszéria.” Károsi Zoltán *Városi, elővárosi autóbusszok fejlesztése* [DLA értekezés] (2011) <<http://konyvtar2.mome.hu/doktori/ertekezesek/DLAertekezes-KarosiZoltan-2011.pdf>>, 28. o., pontosan a Varga-cég PVKV 1-es busza szerkezeti vázát újrarajzolva (2.024. kép) bizonyítva tézisét.
- Nem véletlen tehát az sem, hogy nem csupán a kocsigyártásban volt szakmák és részen a szakmai nyelv örökítődik át, de a preferencia s ennek kifejeződése is. A *Pécsi Napló* (1926. szeptember 19.), 11. o. kizárólag autómobilos hirdetésében például nagyapám átveszi kocsigyártó specifikációjának a szóhasználatát: „Luxus-autók.”
- 55 Mindazonáltal úgyszólván a lehetetlenséggel határos módon valahonnan előkeveredik, majd eladásra kerül egy hintó évtizedek múltán, pontosan a második világháborút követő nyomorúságban – „ELADÓ hintó, 8 személyes. Landauer tetővel, kiváló karban. Megtekinthető: Rákóczi út 34. szám. Mecsek-garázs.” *Új Dunántúl* II (1945. június 14.) 132 —, akkor tehát, amikor – ARATÓ ANTAL korabeli naplóját idézve – „orosz és bolgár katonai autók szaladgálnak. Ezek az egyedüli autók, melyeket látni lehet, magyar gépkocsi egy sincs a városban, a személyautókat, autóbusszokat mind elvitték a németek, de még csak lovas kocsit sem látni, hiányoznak a lovak, azokat is mind elvitték [...] a rendszeres közlekedés csak 1946 januárjában indul meg.” <Pecs története 1686-1948 (3).pdf - Janus Pannonius Múzeum>.
- 56 A pécsi kir. törvényszék mint kereskedelmi bíróság 1937. december 29-én jegyzi be „Mecsek garage / ifj. Varga Gyula” néven; Cg. 418/1937.
- 57 Fennmaradt – keltezetlen – nyomtatvány tanúsítja: „A Pécsi Kerületi Munkásbiztosító Pénztár igazgatóságának munkaadó tagjai a következő Munkaadók közgyűlési kiküldötté való megválasztását ajánlják”, így a mindösszesen abc-rendben megnevezett 42 név közül a „Gyári foglalkozást űzők” köréből a „Rendes tagok” sorába „Varga Gyula, kocsigyártó” mestert.
- 58 Az elgondolkodtató sor élén az ismertebbek közül – kerekítve – HAMERLI JÓZSEF vasnagykereskedő (13e), VIRÁG FERENC megyéspüspök (8e), VASVÁRY FERENC egyetemi tanár (7e), GÓBEL KÁLMÁN gyógyszerész és MÁROVICS ANDOR építési vállalkozó, valamint RICHTER JÁNOS és PALL ÖDÖN kereskedő (mind: 6e), VISNYA ERNŐ takarékpénztári elnökgazgató (4e) állanak. „Varga Gyula kocsigyáros, Rákóczi ut 34.” a maga 2,993.08 P-jével bőven HAMERLI KÁROLY kesztyűgyáros és TAIJS JÓZSEF nyomdatulajdonos (2,3e), ANGSTER OSZKÁR és ANGSTER EMIL (mindketten 1,1e) gyárosok, LITKE JÓZSEF gyáros (1,9e) vagy MESTRICKS JENŐ

- lakatos (1,4e) előtt áll. A Zsolnay-gyár mindösszes adója (7,4e) már a résztulajdonosokká bontás optimalizációjával állt össze: SIKORSZKY TADÉ gyárigazgató (2,4e), MATTYASOVSKY ZSOLNAY ZSOLT gyáros (2e), SIKORSKY ZSOLNAY MIKLÓS gyárigazgató (1,7e) és MATTYASOVSKY ZSOLNAY TIBOR gyárigazgató (1,3e). Lásd Legtöbbadófizetők névjegyzékének közhírré tétele (79/1929. ig[azoló] vál[asztmány, DR. ZÁRAY KÁROLY elnök, július 19.]. A dokumentumot SCHWEITZER GÁBOR jogtörténész akadémiai főmunkatárának, kollégámnak köszönhetem.
- Id. Varga Gyula még nyugdíjasként is fel fog bukkanni egy 2034/1. főkönyvi számra hivatkozó irattörreden mint a 107. legtöbbadófizető 1939-ben: „Varga Gyula házt. Felsőmalom 16. szül. év 1872, földadó 1872, házadó 17.87, pótagó 813.70, összesen 2441.20” P értékkel.
- 59 Két cselédet tartott, s gyermekei megszületésével így saját házanépe legalább kilenc főnyi volt, amihez még a velük étkező öt-hat tanonc és segéd mind hozzátartozott; mindannyiukra személyesen maga főzött.
- 60 Kócziánné 'A fővárosi kocsigyártó ipar története' (1979), 304–305. o. általános jellemzőként az 1904 utáni állapotokra vetítve is éppen a nagyapám tanúsította magatartás ellenkezőjéről ad számot: hajnali öt órai munkakezdés, tíz-tizenegy órányi munkaidő, csaknem éhbér, pusztán szezonális foglalkoztatás (különös elbocsátási veszéllyel karácsony közeledtével), munkaerő-fluktuáció (a fővárosban mindenütt, egyetlen kivétellel KOLBER gyára), segédek és tanoncok lakása és étkezése iránti érzéketlenség, a mester önmegővése attól, hogy munkával piszkítsa be magát.
- 61 Illyefalvi Lajos *Budapest Székesfőváros napjainkban és a világháború előtt 1912–1931*, 3. kiad. (Budapest: Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala 1932), 215. o. és *Budapest székesfővárosi statisztikai zsebkönyve 1934*, szerk. Illyefalvi I. Lajos (Budapest: Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala 1934), 335. o.
- 62 A főváros és a vidék közötti kocsigyár-arányban 1898-ban még a főváros vezet, ám „az 1910-es évekre az arány már teljesen a vidék javára billent át.” Kócziánné 'A fővárosi kocsigyártó ipar története' (1979), 275. o.
- 63 ZECHMEISTER KÁROLY (1852–1910); vö. <https://hu.wikipedia.org/wiki/Zechmeister_Károly> ill. a Győri Tanulmányok két emlékszáma in <https://library.hungaricana.hu/hu/view/GYOV_GYt_30_2010/?pg=0&layout=s> és <https://library.hungaricana.hu/hu/view/GYOV_GYt_31_2010/?pg=0&layout=s>.
- 64 Id. 'Vidéki városok' *Pécsi Napló* (1899. augusztus 13.) 184, 2. o.
- 65 Kalocsai Péter *A vidéki városok tömegközlekedése Magyarországon* különös tekintettel a Dunántúlra, 1867 és 1914 között [PhD] (Pécs 2008) & <<http://www.idi.btk.pte.hu/dokumentumok/disszertaciok/kalocsaipeterphd.pdf>>, 50., 59., 123., 129., valamint 86. ill. 83. o.
- 66 Az amerikai adatokra lásd Hermann Heinz Wille *A kocsitól a gépkocsig* [PS; Auf allen Strassen der Welt (Leipzig, Jena & Berlin: Urania-Verlag) ford. Auer Kálmán (Budapest: Táncsics 1967), 87. o., a táblázatos magyar statisztikára pedig Engi József *Négy keréken Közlekedéstörténeti tanulmányok* (Szeged: Belvedere 2001) 255 o. (passim).

Megjegyzendő, hogy az Amerikai Egyesült Államok nem játszott olyan szerepet az automobilizmus technikai feltalálástörténetében, mint Németország, majd Franciaország, elterjesztésében azonban rögvést világső volt és maradt. Míg 1900-ban 1.500, 1905-ben már 8.000 autója volt, és 1922-ben pedig a világ tizenöt és fél millió autójából tizenkét és fél millió amerikai, 1948-ban pedig a világ (a statisztikailag értékelhetetlen Szovjetuniót és Kínát leszámítva) 43 millió személy- és 13 millió teherautójából 33 millió személy- és 8 millió teherautó amerikai, sőt az azóta történt felfutás ellenére az 1960-as években még mindig változatlanul több amerikai autó fut, mint az összes többi együtt az egyéb világon. T. C. Barker 'The Economic and Social Effects of the Spread of Motor Vehicles' in *Rapports*, 556. o.

67 A nemzetközi közgazdasági irodalom ezt az *economies of scale & size* komplementer terminológiájával fejezi ki azokban a vizsgálódásaiban, amik az optimális üzemméret meghatározhatósága körül tanakodnak. Vö. pl. S. Rasmussen *Production Economics* (Berlin & Heidelberg: Springer-Verlag 2013), 11. fejr. in <http://link.springer.com/chapter/10.1007%2F978-3-642-30200-8_11#page-1>.

68 Avagy, további megfogalmazásban ugyanott, „A karosszériaipar sem nyújtott ugyanis igazi üzleti lehetőségeket, hiszen még az egyetlen jelentős hazai autógyár, a MAG sem tudta fenntartani magát, és a harmincas évek elejére szintén tönkrement.” <<http://magyarjarmu.hu/karosszeria-gyartok-2/misura-mihaly/>> és <<http://www.oslovma.hu/index.php/en/historia/164-historia/1195-podnikatelia-miurovci-sa-v-budapeti-presadili>>

ARMBRUST LAJOS KOCSI GYÁRTÓ

1 Amennyi mindazonáltal rendelkezésre áll, az mégis inkább kedveskedés. Ti. anyámnak, azaz Armbrust Éva érettségiző diáknak korábbi hittanára, a későbbi teológus KÁLOČZY ISTVÁN gyönyörű s korthű kézírással átadja II. LAJOS királynak a szebeni ARMBRUST MIHÁLY polgármester JAKAB fia számára az 1518. év Űrnapján kelt örökletes nemesi adománylevele szövegét saját fordításban s kalligrafálással, aminek a tényleg előzékeny tanári gesztusnál több értéket anyám soha nem gondolt vagy tulajdonított. A történelmi tény mindössze annyi, hogy Nagyszeben egyik leggazdagabb polgári családja – az *Armbruster Turm* a második az erődítmény tornyok sorában, a későbbi *Armbruster-Gasse* pedig a főtérre nyíló saját palota valahai udvarából alakul ki – az ARMBRUSTEREKÉ volt, akik a XVI. század elejétől a XVII. század végéig két királybíró [comes] és legalább hat polgármestert [*Bürgermeister*] adtak a városnak, sőt épületként a szézság parlamentje [*Sächsischer Nationsuniversität*] is ugyanott, a valahai *Armbruster-palotából* adódott. A nagyszebeni szézs evangélikus levéltár – *Friedrich-Deutsch-Haus Hermannstadt* – adatai s a XVIII. század közepéig vezetett belső feljegyzései azonban sem általában magyarországi, sem különösen déldunántúli családi kiterjedésre vagy elágazásra nem utalnak – ami semmit sem zár ki, ezzel egyidejűleg pedig semmit sem valószínűsít.

2 „Armbruszt Lajos győri lakos írásban bejelenti, hogy Győrött Ferdinánd város

- Császár ut Pánn [?] féle házban kocsigyártó ipar üzletet szándékozik folytatni.” „[A] kocsigyártó iparra vonatkozó igazolvány kiadását és üzletének az A.386. lajstromban feljegyzését elhatároztam.” – adja ki az igazolást Győrött, 1891. évi október hó 13-án a rendőrfőkapitány „Győr Sz. Kir. Város Kapitánysága” pecsétjével.
- 3 'Az ezredéves kiállítás: A győri kerület végrehajtó bizottságának ülése, 1895. április 28.' *Esztergom és Vidéke XVII* (1895. május 2.) 35, 2. o. (3. pont).
- 4 1899. március 30-án vásárolják meg HELLER JAKAB és HELLER JOSEPHINA szül. DEUTSCH AMÁLIA [másutt: VOGL ROZÁLIA] tulajdonából a „867. sz. telekjegyzőkönyv 1. sor 821. hrsz. 22. házszám alatt felvett házat udvartérrel, a Ferencvárosban” 19.000 ft-ért.
- 5 A *Pápai Hírlap* folyamatos – pl. II (1905. május 13.) 19, (július 15.) 28, (augusztus 12.) 32, III (1906. február 17.) 7, (március 17.) 11, (május 19.) 20, (szeptember 15.) 37, 7. o.; III (1906. november 24.) 47, 8. o., IV (1907. január 12.) 2, (február 16.) 7, (április 27.) 17, (augusztus 17.) 33, 7. o. kisalakú; valamint V (1908. február 15.) 7, (március 14.) 11, (május 9.) 19, (július 4.) 27, (augusztus 1.) 31, (szeptember 12.) 37, (október 10.) 41, (november 21.) 47, 7. o. és (december 26.) 52, 8. o. nagyalakú – keretes hirdetése adja a közönség tudtára, hogy kovács-, nyerges- és fényező iparba egyaránt felvesz tanulókat.
- 6 Így ma már sajnos nem is előzékenység hiányán múlik, hogy gondos utánajárással levéltári munkatárs mindössze egy világháború végi, a Lemberg közeli Szambirban a császári és királyi 40. tüzezred tartalékos zászlóaljának igazgatási bizottmányától 1917. március 24-én kelt felhívást és az annak elintézését 400 korona számlaigazolással 1917. május 17-én tanúsító szolgálati jegyet [*Dienstzettel*] tudta e termékeny fél évszázad egyik eminens győri ipari szereplőjevel azonosítani.
- 7 *Budapesti Közlöny* LXIII (1909. március 27.) 70, 6. o., a »Megadott szabadalmak« rovatában: „43899. lajstromszám. Armbrust Lajos kocsigyártó Győrött. – Újtások oldaljáró gígeken. XX/a. oszt. 1908. ápr. 10. (Képv.: dr. WIRKMANN, MELLER és BERCZI.)”
- 8 A szabadalmazott termék képét „Mindennemű ruganyos kocsik szolid kivitelben Armbrust Lajosnál Győr.” általános ajánlatával – saját hangsúlyával – bevezetve in *Köztelek* 21 (1911. március 4.) 19, 583. o., majd az év során még 41 számban, továbbá 1912-ben – utolsóként *Köztelek* 22 (1912. március 30.) 25, 945. o. – még 14 számban újraközölve.
- 9 Immár kép nélkül elsőként in *Pesti Hírlap* 34 (1913. június 8.) 136, 31. o., egy hét múltán ismételten, majd *Köztelek* 37 (1927. június 2.) 44, 873. o., még két héten át ismételten.
- 10 Azaz: 'szabadalmazott' (vagyis átvett) vagy 'szabadalmaztatott' (vagyis eredeti, saját és levedetett megoldású)? A szakmai zsargon nem különböztet, pusztán védettségét jelöli.
- 11 Pl. *Pápai Hírlap* VI (1909. március 6.) 10, 6. o. és (június 19.) 25, 7. o.
- 12 Pl. *Köztelek* 26 (1916. október 7.) 41, 1482. o. – hasonlóképpen még a 42, 43, 44, 48, 49, 51 és 52 számban, illetőleg 27 (1917) 1, 2, 4, 5, 6, 7, 9, 11, 15, 16 és 23 számban – és 27 (1917. szeptember 22.) 38, 1596. o.
- 13 Pl. *Köztelek* 26 (1916. április 15.) 16, 571. o., (április 29.) 18, 651. o., (május 13.)

- 20, 732. o., (május 27.) 22, 807. o., (június 10.) 24, 894. o., (július 8.) 28, 1045. o., valamint (október 7.) 41, 1482. o. és 27 (1917. szeptember 22.) 38, 1596. o.
- 14 Lásd a 7. jegyzetet.
- 15 Pl. *Pesti Hírlap* 34 (1912. június 8.) 136, 31. o. – hasonlóképpen (június 13.) 140, (június 16.) 143, (június 20.) 146 – és (július 4.) 157, 30. o.
- 16 Pl. *Köztelek* 37 (1927. június 2.) 44, 873. o. és 37 (1927. június 5.) 45, 902. o.
- 17 Mindazonáltal még ekkor is érzékelhető bizonyos törekvés a professzionalizmusra abban, ahogyan Armbrust Lajos igényes prospektusokkal segítette elő forgalmát s még oldalkocsijait is hivatásos fényképész munkájával (a fotón: „JANOSSY JÁNOS, Győr felvétele”) készítette. ARMBRUST GYÖRGY kisautó-fotója is hasonló hivatással készült („Hungária Fényképészet Győr, Árpád-út 40. – Vilmos cs. út 39. felvétele”). Arról azonban egyik esetben sem tudunk, vajon ezek az emlékezőst szolgálták-e csupán vagy éppen a vevőkör fényképes prospektussal szélesítését.
- 18 Az 1980-as években a győri egyházmegyei múzeum meglátogatásakor véletlenül futottam össze annak vezetőjeként egy idős kanonokkal, aki nagyszerű intézményként emlékezett vissza az Armbrust-boltra, az előtte kiállított és a gyermekkorának valahai vágyképét megtestesítő kerékpárcsodákra.
- 19 Általam adott információkból és fotókból egyfajta összkép már megjelent in Takács János 'Győri motorkerékpár-építők' *Veterán Autó és Motor* 2015. január, 26–29. o. első egységeként (26–27. o.).
- 20 Az 1936. november 12-én kelt, Győrből Mohácsra hajóztató fuvarlevele szerint átköltözése tárgyai egy használt zongora, sezlon, 43 kg könyv, asztal, 6 szék, üvegezett vitrin, sublód, előszoba tükrös fal, 1 láda fehérnemű és 1 láda ágynemű – szemben apai nagyapám apáca húgának Bölcskéről Pécsre költöztetésével, amelynél a fuvarlevél 1927. augusztus 19-i kelettel csupán ennyit tartalmaz: 1 kosár használt ruhanemű.
- 21 A *Győri Nemzeti Hírlap* (1938. március 1.), 4. o., 4. hasáb in <<http://hu.scribd.com/doc/80497970/19380301-Gyori-Nemzeti-Hirlap>> hirdetése szerint „Eladó: ARMBRUST LAJOSNÉ. ARMBRUST GYÖRGY és ifj. Varga Gyuláné. Vevő: SCHEIBER PÁL és n. (Moson) a Czuczor Gergely-u. 19. (Árpád-út 40.) ház. udv. 242 n-öl 37.000 P-ért.” Merő gondolatként felvetődik, vajon nem lehetett-e ez a vevő SCHEIBER PÁL (1889–1945) mosonmagyaróvári gyarmatárú nagykereskedő, vármegyei és városi törvényhatósági bizottsági tag, a (mintegy 190 családként 700 lelket számláló) mosoni izraelita hitközség elnöke, a Mosonvidéki Takarékpénztár igazgatósági tagja? Vö. <<https://www.geni.com/people/P%C3%A1l-Scheiber/6000000011001018021>>, mauthauseni táborkórházban halálára pedig Buzási (Breiner) Árpád in <<http://www.mosonjews.documents.net.au/MOSONI9.pdf>>, 331. o.
- 22 Vö. Takács János *Győri Automobil és Motor Club aranykönyve* Az egyesület története 1929–1939 között (Győr: [szerzői kiadás] 2012), 95. o.
- 23 A halotti parte szerint „hosszas és kínos szenvedés után”. Anyám egyetlen igazi gyermekkori barátja s egyúttal keresztanyám, a Schöpf-Mérei Ágoston Koraszülő-

Koraszülött Kórház vezetőjévé lett (GOTHÁR LAJOSNÉ) dr. WOHLMUTH GERTRÚD (Győr, 1916. augusztus 31. – Budapest, 2005. április 8.) mesélte nekem s asszonyomnak már idősen, mintegy titkot feltárandó, hogy anyámnak érettségizés korában (1934) úgyszólván menekülnie kellett az apa halálával elérvult, a szívbeteget anyával gondozatlanul maradt, a szegénységben egyre inkább lecsúszó, s takarítatlanságában és rendetlenedésében úgyszólván egészségtelenné váló szülői házból.

Karosszériagyártás

- 1 Ilyen célzott beszélgetések Varga Bélával 1980 augusztusában, KRASSÓ SÁNDOR szomszédunkkal 2007. április 29-én, s időközben ifj. Varga Gyuláné édesanyámmal zajlottak. Utólag persze sajnálhatom, hogy apámmal 1970 körül a háborús repülőkalandja mellett miért nem rögzítettem dolgos alkotó énje igazi teljesítményéről célzott beszélgetéseket. Röviden: 1965-től már nem éltem otthon, friss házasként fővárosi albérletben nyomorogtunk, s egyetlen értékemet, fémtestű Erika írógépemet kellett lehoznom a Béla bácsival folytatott beszélgetéshez is. Ezen túl az üzemtörténetünk hatalmas komplexum volt, amihez magamnak is rendszeres kutatást kellett volna folytatnom, ami nehéz pályakezdésembé, feleségemmel közös hajszoúságunkba aligha fért volna bele. S nem utolsó sorban apám már fiatalon kettétörtetett életében az kínálkozott jobb válaszként, hogy múltként lezárja azt, s a jelennek – otthon is fáradhatatlanul dolgozva – a jelen adottságai szerint próbáljon meg örülni. Ráadásul bármilyen professzionális gyorsasággal gépeltem is vakon, másként fáraszt a diktálás, mint a szabad elbeszélés, s még inkább így van ez egy idős embernél. Mindazonáltal, ha lett volna már diktafon akkoriban, alkalmi visszaemlékezésekre bizonyára örömmel hajlott volna.
- 2 'A világ automobilállománya az 1926. év elején' <http://epa.oszk.hu/02100/02192/00002/pdf/EPA02192_automobil_motorsport_1926_01_0910.pdf>, 29. o.
- 3 Jenei 'A finánctóke...', 576. o.
- 4 [Janda min. o. tanácsos] 'Gépjárművek hazai forrásból történő beszerzése' *Fővárosi Közlöny* 40 (1929. január 11.) 2, 46. o.
- 5 Elképzelhetően 1915 A.J.S. Model D V2; vö. <<http://autohistory.blog.hu/2010/11/14/ajs>>.
- 6 Lehmann (2007), 206. o. A Pécsi Postaigazgatóság számára készült első két jármű azonban ekkor már másfél évtizedes volt; 1910. március 25-én hozta le a fővárosi postaigazgatóságról JÓSA BÉLA, aki utána itt postai garázmester lett, és NAGY JÓZSEF; vö. Trebbin 'A pécsi személyautózás...' (2009), 283. o.
- 7 2016 augusztusának végén látottan, a <<http://muzeumantikvarium.hu/item/-80-5099>> szerint „Fotósa ismeretlen. / Cca. 1925. Zselatinos ezüst. 6,5 x 9 cm. / A busz ajtajára írva: Istokovits József Pécs. / A zselatinréteg néhol halványan karcos, jobb oldalon fent apró barna folt, és előhíváshiba. / Renault gyártmányú busz, karosszériája Varga Gyula kocsigyártó pécsi karosszéria-műhelyében készült el.”

- 8 <<https://www.facebook.com/RegiPecs/photos/pb.360661200680045.-2207520000.1404937706./445898868822944/?type=3&permPage=1>>.
- 9 Lehmann (2007), 206. o.
- 10 'Látogatás...' *Dunántúl* (1926. március).
- 11 *Dunántúl* (1925. szeptember 19.), id. Lehmann (2007), 191. o. ír egy Rába alvázra épített 24 személyes buszról, mely GROSZMANN VILMOS siklósi vállalkozó Siklós és Siklós-Vókány vasútállomás közt napi nyolc járatpárban történő fuvarozáshoz készült; nem kizárt, hogy a fentiről vagy ennek másodrendeléséről van szó.
- 12 Varga Gyula 'Az autóbuszé a jövő' *Pécsi Napló* (1926. szeptember 19.), 10. ill. 11. o.
- 13 Lehmann (2007), 192. o.
- 14 A fénykép Siklóson, a megrendelő főutcai cége előtt készült [fotó: „SZENTGYÖRGVÁRY K. Siklós”]. Béla bácsi még arra emlékezett, hogy „Zsidó ember volt, lánya ez időben a Miss Magyarország nyertese.” Erről magam annyit tudtam meg, hogy a „párisi magyar kolónia Szilveszter éjszakai bálja” valóban megválasztott bizonyos JAKAB LENKÉT „szépségkirálynő” gyanánt – *MTI* 14 (1931. január 1.) & <<http://archiv1920-1944.mti.hu/Pages/ShowFile.aspx?id=19310101014&seat=miss&sType=1#search=%22miss%22&navpanes=0>> —; ám róla csak annyi bizonyos, hogy mint a Sorbonne kolozsvári hallgatója, résztvett, de nem lett első az 1931. évi Miss Magyarország választáson; vö. <https://hu.wikipedia.org/wiki/Miss_Hungary>.
- 15 Bálint *Autózásunk hőskora* (1986) kétszer is közli e fotót, mely lemásolásra az ő közvetítésével gyártmány-albumunk részeként általam engedtetett át a Közlekedési Múzeumnak: címlapján és 64. o., képaláírásában ezzel: „Pécsett a híres Varga cég foglalkozott járműátépítéssel”.
- 16 <<https://www.facebook.com/RegiPecs/photos/pb.360661200680045.-2207520000.1404937706./445898912156273/?type=3&permPage=1>>.
- 17 1902-ben született autófuvarozási vállalkozó, mérnök, aki egyedül a megyében postát is szállított; vö. <<http://archiv.baralib.hu/?q=bio/9815>>; vö. még <<http://forum.index.hu/Article/jumpTree?a=132740435&t=9177480>>.
- 18 Egyetlen forrásunk erre a *Pécs-Baranyai Ismertető* (1937), 437. o. névcikke, mely szerint id. Varga Gyula „Pécs, Nagykanizsa, Szombathely városi autóbusz üzemek karosszériáit készítette.” Nos, Nagykanizsán a helyi járatú buszforgalom 1927-ben indult, s a buszpark 1929-ben bizonyosan két 24 üléses és egy 16 üléses buszból állott. Megyeri Anna 'Luxuscikkből közlekedési eszköz: Autóbusz-közlekedés Zalaegerszegen és vidékén a két világháború között' *Zalai Múzeum* 18 (2009), 295–312. o. & <http://library.hungaricana.hu/hu/view/MEGY_ZALA_GZ_Zm_18/?pg=312&layout=s>, 309. o. 2. jegyzet. Tünődhetünk, hogy melyik volt ezek közül Varga-produktum; ám bizonyosan nem az 1926. évből való, a vezetőoldal kihagyásával egyszerűen az alvázra ráépített háromoldalú kaszni, amit – tudottan – ifj. Kiss ANDOR géplakatos és BALASSA JÁNOS asztalos készített Letenyén. Ám többet valószínűleg később sem

- fogunk megtudni. Mint MEGYER ANNA zalaegerszegi muzeológus kérésemre barátián felvilágosított (2016. február 20.), „nem gondolom, hogy a források (inkább a helyi sajtó) szólnának arról a karosszéria lakatosról, aki egy másik városban él”, merthogy „[n]álunk [nagykanizsai származású egyébként a történész] vállalkozók indítottak buszközeledést, elég sikertelenül, a város maga sosem működtetett buszvállalatot, így ajánlat sem maradhatott fenn.” A képekhez – köszönettel TARNÓCZKY ATTILA nagykanizsai helytörténésznek – lásd még <<http://holmi.nagykar.hu/irasok/4615/1.html#a273>> és <<http://holmi.nagykar.hu/irasok/4682/1.html#a469>>, s az utóbbi első közléseként Barbarits Lajos *Nagykanizsa* (Budapest: Magyar Városok Monográfiája 1929) 394 o. [Magyar városok monográfiája].
- 19 'Múltidéző' *Dunántúli Napló* (2010. augusztus 4.), 11. o. [fotó: ZSABOKORSZKY JENŐ]; forrása <<https://www.facebook.com/RegiPecs/photos/a.360734660672699.84814.360661200680045/868490249897135/?type=1&permPage=1>>. A jobbra álló buszok (melyek közül a harmadikról később szólunk) olvasói azonosítása – <<http://forum.index.hu/Article/jumpTree?a=132740435&t=9177480>> – szerint az első „Lancia, 18 személyes, tulaj KONTRA VINCE (Pécs), felirat Pécs – Szászvár – Bonyhád”, a második pedig MÁVAG–Mercedes alvázra készült Varga-felépítmény, tulajdonosa KLEISZ NÁNDOR (Magyarszék).
- A KONTRA Autóbusz Vállalat 1926. március 21-én alakul meg, elsőként vonal-üzemeltetési engedély híján csupán újsághirdetéssel toborozva Pécs – Szászvár – Bonyhád – Szekszárd közt, majd rendszeres heti háromszori járatként a Pécs, Kórház-tér – Szászvár – Bonyhád útvonalon. Vállalatalapítására lásd *Pécsi Napló* (1926. március 31.), toborzására 'Autóbusz indul vasárnap' *Dunántúl* (1926. április 24.), rendszeres hirdetésére pl. *Pécsi Napló* (1926. augusztus 20.) és (1926. szeptember 5.); id. Lehmann (2007), 194. o.
- KLEISZ NÁNDOR 1927. augusztus 1-től veszi át a mecsekszabolcsi KNELLER ANTALTÓL 1926-ban indított Pécs–Magyarszék vonalat, rögvést Sásdig, majd 1928. július 24-től Kaposvárig (a pécsi Hal tér Baranya szállójától a kaposvári Turul szállóig) terjesztve ki járatait, ami főként Sikonda ekkor kezdődő fürdő- és gyógyszálló-kínálata folytán 1929 nyarára már ugyanazon típusú alvázon egy negyedik busz építését igényelte a Varga-cégtől. A vonalkiterjesztésre lásd *Pécsi Napló* (1928. július 24.), az új buszépítésekre pedig *Pécsi Napló* (1929. július 14.); id. Lehmann (2007), 196. o.
- 20 Lásd pl. Pusztai Rezső 'A Moson-magyaróvári társas közlekedés krónikája (1867–1949)' in *A Hansági Múzeum évkönyve 1999–2000*, szerk. Szentkúti Károly (Mosonmagyaróvár: Hansági Múzeum 2000), 8–32. o. vagy Kalocsai Péter *A vidéki városok tömegközlekedése Magyarországon* különös tekintettel a Dunántúlra, 1867 és 1914 között [PhD] (Pécs 2008) <<http://www.idi.btk.pte.hu/dokumentumok/disszertaciok/kalocsaipeterphd.pdf>> és mások által felsorakoztatott példákat az egykori magyar észak-nyugattól dél-keletig.
- 21 Trebbin Ágost 'A pécsi villamosvasút (1913–1960)' in Trebbin Ágost & Lehmann Ferenc

- A pécsi villamosvasút és autóbusz-közlekedés (1913–1964) (Pécs: Ezeremester '98 Kft. 2007), 7–182. o. [Pécsi Krónika], 63. o.
- 22 'Rauch János...' *Pécsi Napló* (2016), először az újságíró szólalván meg, majd a megkérdezett.
- 23 A Pécsi Villamos Közúti Vasút Rt. igazgatótanácsa dr. NENDTVICH ANDOR polgármester részvételével 1926. március 23-án vitatta meg a város közlekedésének gondját, s döntött a villamos közüzem továbbfejlesztése helyett az automobilizálás mellett. Felhívásukra huszonnégy ajánlat érkezett VALATIN BÉLA Ganz-gyár igazgatóhoz, a PKVK igazgatósági alelnökéhez, majd RAUCH JÁNOS ny. műszaki főtanácsos, PKVK-igazgató (1865–?) felülvizsgálata nyomán a május 18-i felügyelő bizottsági ülés polgármesteri elnöklettel döntött egyfelől a Budapesti Automobil Kereskedelmi Rt. útján a Renault-alváz, s másfelől a kocsiszekrény-gyártásban a Varga-cég mellett, amely – mint jelentésükben írják – „a kocsigyártás hovatovább teljes megszűnése” okán most alakítja át gyártóprofilját, s ezért „minden garancia vállalására hajlandó, mert meg akarja mutatni ezen megbízásnál, mit tud.” Trebbin Ágost '80 éves a Pécs városi autóbusz közlekedés' in Trebbin Ágost *Pécsi színek és hangulatok* II. (Pécs: Házmester '98 Kft. 2007), 111–114. o. [Pécsi krónika]; ill. *Dunántúl* (1926. március 24.) és (1926. május 19.) [lényegében Trebbin Ágost 'Nyolcvanéves a városi autóbusz-közlekedés' *Pécsi Hírek* (2006. augusztus 24.), 2. o. utánközlése], elhatározván egyszersmind Pécs híres építetőjével, MARSAY (MÁROVITS/MÁROVICS) Andorra (1892–1981) a PKVK villamostelepén autógarázs felépítését is; vö. Lehmann (2007), 205–206. o. Az építészre, édesapám barátjára, kinél idős korában magam is járhattam otthonában, lásd részleteiben *Pécs lexikon*, 488–489. o., Trebbin Ágost jellemzésében pedig <<http://hetedhethatar.hu/hethatar/?p=18104>> és <<http://hetedhethatar.hu/hethatar/?p=18302>>. A próbajarat augusztus 14-én volt „a város tanácsa, a közigazgatási bizottság tagjai és a sajtó képviselői” részvételével Pécs–Harkány úton, forgalomba pedig 19-én állott, 06:45–19:30 közti üzemidővel, félóránkénti indulással a Széchenyi tér – Bőrgyár – Központi temető között. Trebbin Ágost 'A pécsi városi autóbuszjárat beindulása' in Trebbin Ágost *Pécsi színek és hangulatok* Várostarténeti barangolások (Pécs: Házmester '98 Kft. 2006), 68–69. o. [Pécsi krónika], ill. 'A két új 25 üléses...' *Dunántúl* (1926. augusztus 15.), id. Lehmann (2007), 206–207. o. Utóbbiból kiderül, hogy az első másfél évben havi menetteljesítményük mintegy 4610 km volt.
- Utólagos beszámolót ad még Szakonyi 'Pécs tömegközlekedésének kialakulása' (1973), 388. o. 1. hasáb és Tegzes Béla 'Pécs közlekedése a napisajtó és a dokumentumok tükrében' *Városi közlekedés* 1973/6 [Pécsi és Baranya megyei szám], 439–445. o., 443. o. 1. hasáb, valamint 'A közlekedés múltja kiállítás Pécsen' *Dunántúli Napló* (1968. november 16.), 4. o.
- 24 Gazdag István 'Közlekedésünk húsz éve' *Dunántúli Napló* XXII (1965. március 28.) 74. 12. o. Egy másik ekkortájt született írás felvillantja, hogy a 12-es számú Volán dokumentum-kiállításán még az ajánlattétel beadványa is olvasható volt: „Tisztelettel

- van szerencsém a 2 autóbusz kocsirol e második ajánlattal is szolgálni...” Miklósvári Zoltán ‘Érdekességek a közlekedési kiállításról’ *Dunántúli Napló* XXV (1968. július 2.) 154, 2. o. S feltehetően ugyanerről szól röviden még egy későbbi cikk – ‘A közlekedés múltja kiállítás Pécsen’ *Dunántúli Napló* XXV (1968. november 16.) 269, 4. o. – is.
- 25 A „PVKV”-elnevezést használom, mert otthon mindig így emlékeztünk meg pécsi buszainkról, miközben a Pécs Városi Közlekedési Vállalat az 1931. november 11-i közgyűlési határozattal 1933. október 20-án jött létre; addig az üzemeltető tulajdonos a Villamos Vasút Rt. volt (Lehmann (2007), 210. o.). Lehetséges talán, hogy 1926-ban készült buszaink fotói már valamely későbbi átalakítás, vagy legalábbis az oldalsó jelzés újrafestése után készültek?
- 26 <<http://ingatlan.com/pecs/elado+haz/csaladi-haz/baranya+megye+pecs+bagoly+du lo/1280906>>.
- 27 ‘Rauch János...’ *Pécsi Napló* (2016).
- 28 Krassó Sándor *Emlékezés*.
- 29 Lehmann (2007), 207. és 208. o.
- 30 Van adat arra, miszerint az 1940. szeptember eleji katonai jármű-bevonultatás megtizedelte a buszparkot, s egy Mercedes és egy Rába-Krupp mellett csak a PVKV 1 és 2 számot viselő két régi Renault maradt üzemben. Az időközben elrendelt benzinkorlátozás okából azonban 1941 végéig már kénytelenek voltak ezeket is leállítani, hiszen csak dízelüzemű járművet tudtak üzemben tartani. Lehmann (2007), 215. ill. 217. o. Időrendben előrehaladva azonban nemcsak az újrakezdés gigászi munkájáról beszámoló *Dunántúli Népszava* (1945. szeptember 8.) megindító sorait olvashatjuk: „Ha lenne 38×7-es gumink, még a két öreg emeletest [az 1941-ben leállított Renault buszokról van szó, nem emeletes, csak a magas építésük miatt hívták úgy – a szerk.] is beállítanánk.”, hanem a monográfusnak azon megállapítását is, hogy „1946 [...] szeptember[é]ben elkészül a következő két autóbusz. Az egyik (5-ös) az öt éve üzemképtelen két Renault-ból készült, új acélvázaz karosszériával, a másik egy felújított Rába (6-os). Ezek már lehetővé tették a mecseki (egyelőre csak az Üdülő szállóig) és az ürögi járat újraindítását.” Uo., 221–222. o.
- 31 A <<https://en.wikipedia.org/wiki/Hickory>> szerint “Hickory wood is very hard, stiff, dense and shock resistant. There are woods that are stronger than hickory and woods that are harder, but the combination of strength, toughness, hardness and stiffness found in hickory wood is not found in any other commercial wood.”
- 32 ‘A pécsi mentőintézmény két autóval megkezdi működését’ *Pécsi Napló* (1927. december 4), 4–5. o.
- 33 <<http://www.muemlekem.hu/muemlek?id=12174>>.
- 34 A Chevrolet-képviselőről 1928-tól indulóan mint három megyére kiterjedőről szól a <http://hamerli.blogspot.hu/2008_03_01_archive.html>, amit röviden déldunántúlinak nevez a <http://www.elmenyimagazin.hu/neves_elodeink/neves_elodeink_201306>.

pdf>. A vasnagykereskedő 1934-ben született hasonló nevű fia hetvenhat évesen így emlékezik minderre: „Amikor én pici gyerek voltam [...] [a]jutót is árultak, de az én időmben már csak Chevrolet-et, Steyrt, és Skodát. Chevrolettel kezdték. Amerikából hozták közvetlenül az autót, vastagon sárga zsírral be volt minden kenve. Fene tudja, mennyi ideig jöhetett ez teherhajókon. Amerikából jött Chevrolet teherautó is gyerekkoromban az üzlet részére nagy faládjában. Amikor azt kibontották, az egész belül körbe volt olyasmivel tekerve, mint a kátránypapír. Ahogy bontották, azon is rajta volt a vastag sárga zsír; ezt napokig mosták, és akkor áthúzták. A Rákóczi úton volt egy Varga nevű autókarrószeriás, és kocsigyártó üzem vagy gyár. Odavitték és ott csináltak neki kasznit, a motorházra tetőt meg platót.” <<http://www.tte.hu/toertenelem/csaladtoerteneti-es-eletutinterjuk/7257-csaladtoerteneti-eletutinterjuk-hamerli-antal>>. Ezt 1927-ben már gyakorlatnak tudja Trebbin Ágost ‘A Chevrolet-szerelő pécsi autókarrószeriás’ <<http://www.pecsma.hu/kultura/a-chevrolet-szerelo-pecsi-karosszerias/>> & ‘A pécsi autógyár’ <http://regipecs.blog.hu/2013/04/29/a_pecsi_autogyar>; az bizonyosnak tetszik, hogy 1933-ban még történt Hamerli-oldalról legalábbis teherautó-eladás – hiszen fennmaradt ilyesmiről egy adásvételi szerződés, vö. <<http://www.oldtimer.hu/2007/katalogus2007.pdf>> –, ámde feltehetően ez lehetett az utolsó év, merthogy a *Pécs-Baranyai Ismertető* (1934), 383. o. már nem számol be náluk autókerekedelemlről.

35 Nagy Imre Gábor ‘A köztisztviselők mentalitásának változása Pécsen, a dualizmus korában’ in *Tanulmányok Pécs történetéből* 5–6, szerk. Font Márta & Vonyó József (Pécs: Pécs Története Alapítvány 1999), 163–168. o. & <<http://www.pecstortenete.hu/index.php/component/content/article/95-tanulmanyok/264-nagy-imre-gabor-a-koztisztviselok-mentalitasanak-valtozasa-pecsett-a-dualizmus-koraban>>, 26. jegyzet meglelt korát tekintve megkésetten, 1918-ban I. osztályúvá előléptetett aljegyzőként említi.

36 Azonos lenne-e HIRTH JÁNOS pécsi vállalkozóval, aki 1926 nyarának közepén veszi át a mohácsi TÓTH SANDORTÓL 16 személyes buszát és Mohács–Dunaszekcső vonalengedélyét, amit sikerrel terjeszt ki Bátaszékig, ám október 3-án máris egy vétlen defektből adódó árokba fordulás saját kisfia életét követeli, s ennek döbbenetet okozó drámájában vállalkozása maga is kudarcba fullad? Az üzemeltetés-átadás hirdetésére lásd *Mohácsi Hírlap* (1926. június 20.), a baleset híradására pedig ‘Halálos autóbusz szerencsétlenség a pécs–mohácsi országúton’ *Dunántúl* (1926. október 5.); vö. Lehmann (2007), [leírásra] 194–195. o. és [újságcikk-reprodukcióra] 245–247. o.

37 „Egyesült szederkényi hengermalom. WERNDORFER JÁNOS és társai. 1924-/25-ben STEFAN HENRIK és WERNDORFER JÁNOS alapította, teljesen modern berendezéssel, napi 80–100 q teljesítőképességgel.” *Pécs-Baranyai Ismertető* (1934), 382. o.

38 Fotó: „KÖNYV JÓZSEF fényképész Pécs, Apáca u. 5. Telefon 7-84”.

39 Lehmann (2007), 192. o.

40 „1925-ben FEUERSTAHLER VIKTOR Nyomja és Pécs között autóbuszjáratot létesített.

- Útvonala nemsokára Mohácsig bővült, személy- és póstaszállítást végez." „FEUERSTAHLER VIKTOR autóbusz vállalata. Alapított 1925-ben. 5 autóbust, ellenőrzés és kiségetés 1 hétszemélyes autót tart. Saját gépjavitó és karosszériaépítő üzeme van benzinkúttal. Átlag 16 alkalmazottat foglalkoztat." „1924-ben létesítette FEUERSTAHLER VIKTOR autóbuszvállalatát. Egy busszal indult meg, és a pécs-mohácsi vonalon bonyolította le a személyforgalmat. 1938-ban már 7 autóbust tartott üzemben. Garázsa volt Pécsen és Mohácson, Nyomján pedig javítóműhelye és benzinkútja. Ugyanakkor 3 gépkocsivezetőt, 3 kalauzt, 1 autószerelőt és 2 tanoncot foglalkoztatott." *Pécs-Baranyai Ismertető* (1934), 255. és 256. o. Vö. még <http://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/magyarorszag_i_nemzetisegek/nemetek/a_700_eves_szederkeny/pages/a700esz_03_a%20nemet_falu.htm>, melyből kitetszik, hogy nyomjai lakosként a Németországtól ösztönzött disszimilációs kísérletekkel szembefordulva, „tűzött nacionalizmust" is vállalva publikált a *Szabadság* hetilapban. Egy internetes emlékező pedig pontosít: „Ez egy igen nevezetes autóbusz. Az első Baranya megyei autóbuszos vállalkozó, FEUERSTAHLER VIKTOR harmadik autóbusza. A jármű 1928. decemberében készült el, s korának legnagyobb vidéki autóbusza volt. MÁVAG alvázra Varga Gyula fiai karosszállták. Hossza 10,25 m, szélessége 2,3 m, befogadóképessége 60 fő (40 ülő, 20 álló) volt. A viszonylatot az oldalára festették. A *Dunántúl* c. újság 1928. 12. 22-én írt róla cikket. (lásd: Lehmann, 190–193.)" <http://forum.index.hu/Article/showResultList?o=&aq_text=Feuerstahler+Viktor&aq_cre=0&user_id=&topic_id=&forum_id=0&aq_ext=0&t=9193673>.
- 41 1929 augusztusában érkezik a Varga-céghez az alváz, próbajáratként pedig október 19-től a következő év januárjának közepéig a Szigeti vám és a Budai vám közt, 1929 novemberétől viszont Pécsbányatelepre – 1930. június 10-től mindennaposan, közel napi feltucatnyi járatral – közlekedik. 'A város új autóbusza...' *Pécsi Napló* (1929. augusztus 31.), id. Lehmann (2007), 208–209. o. Ekkoriban – az 1930-as évek első három évében – a PVKV három Varga-karosszállta buszának átlagos havi futásteljesítménye 6792 km volt. Lehmann (2007), 210. o. 1935. július 20-tól ugyanennek a három busznak még egy, hamarosan napi hat-hét menetet teljesítő mecseki járatot is fel kellett vállalnia a Széchenyi tér és Dömörkapu között. Lehmann (2007), 210–211. o.
- 42 Árverési hirdetményről szól egy sajtóhíradás, melyben mintegy 3.000.- P ösztartozásból „Varga Gyula Pécs" áll 100.- P követeléssel áll az igali járásbírószágtól lefolytatott eljárásban első helyen; vö. A *Budapesti Közlöny Hivatalos Értesítője* XXX (1930. február 6.) 30, 3. o.
- 43 A *Pécs-Baranyai Ismertető* (1934), 346. és 380. o. szerint az Elzász-Lotharingiából 1780-ban bevándorolt s Pécsen 1830-ban letelepedett idős GRAUMANN GUSZTÁV 1907-ben fejlesztette 1885-ben alapított cégét hentesárúgyárrá, mely fiumei lerakattal, öt egyenként 24 lóerős villanymotorral meghajtott gépsorral és 40 munkásával dolgozott a Zsolnay-út 43. szám alatti telephelyén, ellátva a Király utca 22/a. és a Széchenyi tér 6. szám alatti boltjait is. Hasonnevű fiától 1931-ben veszi majd át a vezetést GRAUMANN VIKTOR.

- 44 Ezeket egészítheti ki egy MÁVAG (II-es számú) öntözőkocsi átépítése, aminek dokumentációját Bósz A *»Mecsek Garázs«*, 18. o. közli.
- 45 Az ezen időig tartó fejlődést vetíti ki a *Pécs-Baranyai Értesítő* (1931), 437. o. 'Varga Gyula autokarosszéria és kocsigyára' névcikke: „A város legrégebb, legnagyobb szakmai cége. Géperőre berendezett műhelyeiben luxus- és autobus karosszéria készítéssel, ducco fényezéssel és az ipar minden ágával foglalkoznak.”
- 46 A *Pécs-Baranyai Ismertető* (1934), 217. o. ennyit tud róla: „GAAL GYÖRGY autótulajdonos Kaszárnya u. 23.”
- 47 Nem kizárt, hogy pontosan e hölgyek okából nem maradt a családon belül pozitív kép, csupán egy saját negatív tekercsben megbújtott s a korábban megjegyzettek szerint a közelmúltban a Közlekedési Múzeumtól pozitív képpé formáltan.
- 48 Az 1873-ban született DARVAS ADOLF 1907-ben e néven alapította a Tettye forrását hasznosító szikviz- és szörpgyárát. *Pécs-Baranyai Ismertető* (1934), 371 o. Rendszáma P 55-266; pecsét a hátulján: „CSEHI-fotó Pécs, Széchenyi-tér 2. Telefon 9-75”.
- 49 A <<https://hu.wikipedia.org/wiki/Kölesd>> ezt a MÁV 46-os (Sárbogárd-Szekszárd-Bátaszék) vonala és a falu közti 8 km-es útként jelöli, melyen megállója – éppen busz hiányában – 2009-re megszűnt.
- 50 Próbakocsi 343, majd feltehetően P 55-316 volt a rendszáma. Halász Ferenc posztumusz Dunaszekcső-története – <<http://www.lugio.hu/regi/torten/helso.htm>> – ilyen említéseket tartalmaz: „A villany bevezetésével az AMBERGER testvérek nyitottak mozi.” „A Szigeten, az Ó Duna partján, néhai KAPPELMAYER ÁDÁM tanyáján egy bérelt helyiségben, 1934–1935. tanévben megnyitott a harmadik elemi iskola. Első tanítója AMBERGER JÁNOS lett. A tanító lakása, valamint a tanterem sok kívánni valót hagy hátra.”
- 51 Sellyei lakos lehetett; vö. <<http://genealogyindexer.org/view/1931H/1931H%20-%200072.pdf>>.
- 52 A legújabb áttekintések közül lásd ifj. Kodolányi János *Ormánság* (Budapest: Gondolat 1960) 132 o. és Kiss Géza *Ormánság* ([Pécs]: Baranya megye Tanácsa V.B. Művelődésügyi Osztálya [1979]) xi + 425 o.
- 53 <<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=282890398447980&set=a.258390720897948.62916.156305807>>, valamint <<https://hu-hu.facebook.com/ormansag.sellye/photos/a.258714377532249.62969.156305807773107/345655528838133/>> & <<https://hu-hu.facebook.com/ormansag.sellye/posts/507336275997186>>.
- 54 Telephely: Pécs, Alsómalom u. 11. Autóbuszvállalkozóként és autóstaxiként egyaránt jegyzi a *Pécs-Baranyai Ismertető* (1934), 329. o. Amikor a KONTRA Autóbusz Vállalat engedélye lejárt, azaz 1928 decemberével veszi át ezt a viszonylatot s működteti 1943 szeptemberében bekövetkezett haláláig, amikortól ugyanaz Pécs-Bonyhád Autóbuszvállalat néven fog majd üzemelni 1944 szeptemberéig. Lehmann (2007), 196. és 200–201. o.

Kérdés, hogy amikor a Pécs Városi Közlekedési Vállalat közüzemi jogutódja a nála

- roncsként maradt járműveket már felújította és jobb híján másutt fellelt roncsokból próbált továbbépitkezni, nem erről a buszról van-e szó, amikor a monográfus megemlíti: „1947-ben egy előkerült, ex-pécsi Rába (7-es) [...] kerül Pécsre [...]és...] április folyamán készül el.” Lehmann (2007), 222. o.
- 55 Bizonyos, hogy ez már bejáratott vonal volt, merthogy – amint erre KALOCSAI PÉTER szombathelyi közlekedéstörténész volt szíves felhívni figyelmemet – Thirring Gusztáv *Szombathely és környékének részletes kalauza* (Budapest: Turistaság és Alpinizmus 1933), 6. o. [Részletes helyi kalauzok] már ismerte a Szombathely–Herény–Nagyencs közti napi ötszörös-hatszoros autóbusz-közlekedést.
- 56 Fotó: „KÖNNYŰ JÓZSEF fényképész Pécs, Apáca u. 5. Telefon 7-84”.
- 57 Gyula bátyám emlékében az maradt meg, hogy a kis, forgószellőzős, Mecsekre is járó buszok oldala és teteje ugyanolyan váltott színekben fényesre festett lécekből állt, mint a pécsi villamosoké, s lehúzható ablakai is hasonlatosak voltak azokhoz. Amennyiben ez így van, úgy ez csak a Pécs Városi Közlekedési Vállalat hallatlan gondosságát, mindenre – az esztétikumra s a lehető egységességre is kiterjedő – figyelmét mutatja.
- 58 Ír erről Lehmann (2007), 211. o. is.
- 59 Krassó Sándor *Emlékezés. Megjegyzendő*, a „Mecsek Garázs” megnevezést a cég 1938-ban használta először.
- 60 Ír erről Lehmann (2007), 211. o. is.
- 61 Lehmann (2007), 211. o. szerint időközben PVKV 4, 5 és 7 gyanánt három használt buszt is beszerez a város, így a PVKV „4-est a Nyíregyházi Városi Közlekedési Vállalattól (1928-as gyártmányú Rába Lo)”, amiről 'Varga Gyula járművei' címen a <<https://www.facebook.com/media/set/?set=a.445898825489615.1073741825.360661200680045&type=3>> ugyanilyen proveniencia-jelzéssel fényképet is közöl. Chikán Gábor 'Az M397 sor. mozdony(ok)' *Kisvasutak Baráti Köre füzetek XXXIII-XXXIV* (1991) 1 in <<http://www.kisvasut.hu/letoltes/20100208/199901.pdf>>, 10–11. o. és Dajka István 'Helyszín-nélküli gyilkosság' *Bajtársi Levél A Magyar Királyi Csendő R Bajtári Község központi tájékoztatója* [Calgary, Alberta], XLIV (1991) 2 in <<http://csendor.com/konyvtar/konyvek/BL/BL-1991/BL1991%2002.sz.pdf>>, 29. o. szerint azonban a Ny.V.K.V. rövidítés a Nyíregyháza Vidéki Kis-Vasút által volt használatos.
- 62 'Új acélvázás autóbust...' *Dunántúl* (1934. október 18.) cikk szerint már ekkor tervezték a PVKV 1 és 2 Renaultjainak dízelítését s karosszériáik acélvázásra cserélését, ámde forrás hiányában ennek még néhány évig váratnia kellett magára. Id. Lehmann (2007), 210–211. o.
- 63 Nem lehetett éppen véletlen az elkészült mentőautónak a tűzoltóság Rákóczi úti telepe előtti lefényképezése, hiszen „A megyei és a városi mentőszolgálat 1948-ban, az OMSZ megalakulásakor egyesült, s a város mentőautói is ekkor kerültek át a tűzoltó laktanyából az 1936-ban létesített Petőfi utcai mentőállomásra, mely eredetileg a Vármegyék és Városok Országos Mentőegyesülete (VVOME) pécsi fiókjának, a

- Pécsvidéki Önkéntes Mentőegyesületnek volt a székháza." Gál 'Tűzvédelem', valamint Farbaki & Fábián (1998).
- 64 „A Csörgetői vendéglő GAUZER ÁDAM kereskedő strandfürdővel egybekötött, tavasztól őszig üzemelő, szórakoztató helyisége. Hétvégeken rendszeres fiakkeres, majd autóbuszjárat vitte s hozta a kirándulókat. Bérloi: ÁCS SANDOR (állásából felfüggesztett gimnáziumi tanár, 1935), KOVÁCS JÓZSEF (1943).” Szita László *Szekszárd város történeti monográfiája II* in <http://library.hungaricana.hu/hu/view/TOLM_Sk_02/?pg=137&layout=s>, 98. o. E Csörge-tó a mai autópálya-lejárat s a város közt, a bevezető úttól valamelyest északra található, feltehetően egy régi Sárvíz-meder maradványa, mely az irodalmias romantika színhelyét s a város strand-szerepét egyaránt betöltötte, hiszen GARAY JANOSTól BABITS MIHÁLYig sokan így énekeltek meg; vö. pl. <<http://elbiferrum.blogspot.hu/2011/03/volt-egyszer-egy-csorge-to.html>> és <<http://www.geocaching.hu/caches.geo?id=3453>>.
- 65 *Dunántúl* (1938. május 1.), id. Lehmann (2007), 212–213. o.
- 66 A Fejérváry u. 9. szám alatti tejgazdasági vállalatot NEUMANN SANDOR 1917-ben alapította, napi 16 tonna tejet 45 munkásával dolgoztatott fel, Pécs összes akkori tejtermelés-szükségletének 40 %-át látva így el. *Pécs-Baranyai Ismertető* (1934), 407. o.
- 67 Lehmann (2007), 213. o.
- 68 Lehmann (2007), 214. o. Krassó Sándor *Emlékezés* idézi fel, hogy a 7-es buszt Rába-A[ustro]F[iat] alvázra a Pécs Városi Közlekedési Vállalat JUHÁSZ és SASS cégével készítette. Drapp színű lett, áramvonalas. Feltűnő volt az akkori gyermekemlékező számára, hogy korábbi és későbbi buszokkal szemben ez milyen kicsinyre, rövide, szűkösre, és ráadásul kényelmetlenre, mert rossz feljáratúra és durva rugózására sikeredett.
- A *Pécs-Baranyai Ismertető* (1934), 329. és 389. o. szerint „Juhász* autókarrösszéria és kocsigyártó üzem, Irányi D. tér 11. Tel 18-62.” „Alakult: 1931-ben.” Három önálló műhely képezte ezt, az 1934-ben indult karosszériás és kocsitervező JUHÁSZ ISTVÁN és a motorjavító és villanszerelő OSZWALD OTTÓ, valamint az 1936-ban indult kárpitos és fényező SAS GYULA, akitől 1942. február 12-i keltezéssel fennmarad egy számla: „SASS GYULA duccofényező, autókárpitos Pécs.” Fia telefonelbeszélése szerint (2016. szeptember 26.) a telek egy hatalmas belső udvar volt, körös-körül önálló kicsiny műhelyekkel, melyek egy-egy autó befogadására voltak képesek; közepén hatalmas pincelejáró, a bárhonnan bárhová elvezető régi pincerendszer részeként, s JUHÁSZ-része az 1820-tól működött WEINPERT PÉTER, majd RUEPRECHT JÁNOS, végül RUDLE IGNÁC tulajdonolta, sokezer haranggal az országot, így a pécsi székesegyházat is ellátó, 1930-ban bezárt harangöntőnek a teljes berendezésével megóvott boltíveiben rendezkedett be, amit a város barbársága majd 1979-ben pusztított el. Vö. még B. Horváth, 118. o.
- IFJ. SAS GYULA – aki egyébként apja műhelyében lett az 1950-es években maga is autókárpitos – két tüzesetről tud, melyből az első biztosítás hiányában úgyszólván tönkremenéssel ért fel; a másodikat már szerencsére enyhítette biztosítás. „A régi nyitott katonai autó ponyvás volt és celluloid üvegutánzat volt belevarrva. Ez helyettesítette az üveget. A műhelyben dobkályhával fűtöttek. Az inas a kályhával szemben ült és

- a térdén hajlította a celluloidot. Azonban sokat rakott a tűzre és túl közel dolgozott. Leégett az egész műhely. [...] Legközelebb egy autó akku[mulátor]saruját nem vették le éjszakára. Murphy dolgozott. Zárlat lett. Leégett »másodszor« is a műhely.” Birinyi (2009). Az MTA könyvomasz *Napi Híreinek* 1938. november 25-i kiadása ilyen beszámolót ad bizonyára a másodikról: „hajnali 2-3 óra tájban kigyulladt az Irányi Dániel téren lévő JUHASZ és SASS autókarosszéria üzem. A műhelyben lévő benzin és denaturált szesz eddig ki nem derített okból lángra lobbant és pillanatok alatt az üzem egész helyisége lángokban állott. Elpusztultak a gépek és a munkában lévő gépkocsik. A tűzoltóság csak a reggeli órákban tudta a tüzet eloltani. A kár 50.000 pengő.” Amúgy – jegyzem meg itt – az utóbbi nemcsak közeli ismerős, de közeli rokon, merthogy SAS GVUSZI bácsi apának apai, első fokú unokatestvére volt. Egyébként pedig lehetett egy ilyen jármű valóban a 7-es busz, mert az 1936-ban Budapestről vásárolt 1931-es évfáratú Rába-AF akkori PVKV 7-es buszt 1939 végén a villamosvasút üzem szerelőkocsijává építették át. Lehmann (2007), 211. és 213. o.
- 69 Szakonyi 'Pécs tömegközlekedésének kialakulása' (1973), 399. o. 2. hasáb.
- 70 Lehmann (2007), 215. o.
- 71 Lehmann (2007), 215. o.
- 72 »Múltidéző« *Dunántúli Napló* (2011. május 14.) <<http://www.bama.hu/baranya/kozelet/milyen-volt-pecs-regen-kepek-a-regmultbol-377239>>.
- 73 BECKER LAJOS 1922-ben indította hentes- és mészárosüzemét, modern gépsorokkal 11 munkást foglalkoztatva a Pécsváradi út 4. alatt, üzletekkel rendelkezve a Mohácsi út 1. és 35., Klimó u. 23, Irányi tér 5/1., valamint a Rét u. 31. szám alatt. *Pécs-Baranyai Ismerető* (1934), 365. és 354. o.
- 74 Lehmann (2007), 217. o.
- 75 Erre az emlékre Gyula bátyám hívta fel a figyelmemet. Ez persze még ilyen körben sem feltételez pécsi viszonylatot, hiszen a piacozás városkörnyékről magába Bonyhádba is igényelhetett illet. Azonban sajnos ilyesmire a velünk egykorú ottani helytörténésírók közül sem STEIB GYÖRGY, sem LASZLO PÉTER nem emlékezik.
- 76 Az idősebb bátyámnak még egy félcipő is készült ebből a bőrből. S az ő emléke szerint egy vagy több orrmotoros busznak az utastérben lévő motorháztetője is ezzel a bőrrrel lehetett fedve – igen látványosan egyébként.

Márkaképviselet

- 1 *Dunántúl* (1926. április 8.), 7. o.
- 2 Egy a mondén „úri” közönséget csalogató bulvár időközben kellemetes áltörténet-sorozatba csomagolta a divatos autómárkák hirdetését. Ennek sorában Balla Ernő Tőf-tőf sorozata egynémelyikében nagyapámat – „Varga Gyula gyáros (Pécs)” – is Steyr-pártolóként mintegy (kéretlenül) népszerűsítette. *Színházi Élet* 1927/49, 96. o., 1927/50, 95. o. és 1929/14, 82. o.
- 3 Csátó Tamás 'Külföldi tőke a belkereskedelemben' *Történelmi Szemle* (1984) in <http://real-j.mtak.hu/5737/1/TortelenmiSzemle_1984.pdf>, 266. o.

- 4 *Automobil – Motorsport* II (1927) 18 & <http://epa.oszk.hu/02100/02192/00031/pdf/EPA02192_automobil_motorsport_1927_02_18.pdf>, Boritó II.
- 5 <<https://de.wikipedia.org/wiki/Steyr-Werke>> & <<https://en.wikipedia.org/wiki/Steyr-Daimler-Puch>>, valamint <https://de.wikipedia.org/wiki/Steyr_XII>.
- 6 <http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/steyrXII_1.htm>.
- 7 <https://de.wikipedia.org/wiki/Steyr_VII> & <http://www.veteranpark.hu/index.php?title=Steyr_Type_VII>.
- 8 Azonos hirdetés adja tudtul 1926-ban Szent Karácsony ünnepén – pl. *Budapesti Hírlap* LXVI (1926. december 25.) 294, 20. o., *Az Est* XVII (1926. december 25.) 294, 4. o. és *Újság* 2 (1926. december 25.) 294, 133. o. —, hogy hol találhatók a budapesti gyári lerakatnak körletképviseletei Nyíregyházán, Szombathelyen és Pécssett.
- 9 Almásy László *Autóval Szudánba* (Budapest: Lampel [1929]) 240 o. [A Magyar Földrajzi Társaság könyvtára] & <<http://mek.oszk.hu/07500/07530/pdf/>>.
- 10 Aminek a Baranya Megyei Levéltár gyűjteményéből megküldését BÓSZ ATTILA levéltárosnak köszönhetem.
- 11 <http://www.zuckerfabrik24.de/steyrpuch/pics2/st7_b3.jpg>
- 12 <<https://en.wikipedia.org/wiki/Mercedes-Benz>>.
- 13 *Automobil – Motorsport* II (1927) 24 & <http://epa.oszk.hu/02100/02192/00037/pdf/EPA02192_automobil_motorsport_1927_02_24.pdf>, 1. o.
- 14 <<http://magyarjarmu.hu/ipar/mavag/>>.
- 15 Vö. Csátó 'Külföldi tőke...', 266. o.
- 16 *Automobil – Motorsport* IV (1929) 23–24 & <http://epa.oszk.hu/02100/02192/00078/pdf/EPA02192_automobil_motorsport_1929_04_2324.pdf>, 17. o.
- 17 <https://en.wikipedia.org/wiki/Mercedes-Benz_W136> & <<http://www.autoevolution.com/cars/mercedes-benz-170-v-w136-1936.html#>>.
- 18 In Derner József *Pécs és közlekedése térképmelléklettel* (Pécs: »Dunántúl« 1930), 38. o.
- 19 Bósz A *»Mecsek Garázs«*, 18. o.
- 20 Idézi – 1935-ből, HESS ERVINRŐL szólván – Négyesi Pál 'A DKW és a Wanderer megjelenése Magyarországon' <http://sajtokozelemeney.blog.hu/2009/07/31/negyesi_pal_az_audi_magyarorszagi_tortenete_1914_tol_2_resz>.
- 21 <<http://www.masodikvh.hu/haditechnika/egyeb-jarmuvek/szallitojarmuvek/egyeb-pancelgepkocsik/863-opel-blitz-tehergepkocsi>>.
- 22 <<http://myntransportblog.com/2014/07/15/opel-blitz-a-o-russelheim-hesse-germany-1861-2014/>>.
- 23 Fritz Blaich 'Motorization in Germany between the Wars' in *Rapports* (1985), 561. o.
- 24 <<https://en.wikipedia.org/wiki/DKW>>.
- 25 <https://en.wikipedia.org/wiki/DKW_F2>.
- 26 <https://en.wikipedia.org/wiki/DKW_F2>.
- 27 Bizonyára nem véletlen tehát akkori BMW-vásárlónk fiának, LUTONSZKY ZOLTANNAK emlékezése (2016. március), miszerint az Autó népszerű szaklap egyik 1938. évi

- címlapján szerepelt HITLER ígérete arra, hogy népautójából egy éven belül jut majd minden német családnak. Márpedig ilyesmi csakis egy békével számoló, s nem háborús – utolsó békeéves – elgondolásból táplálkozhatott.
- 28 <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/3a/DKW_Front_F4_Meisterklasse.jpg>, <https://en.wikipedia.org/wiki/DKW_F5>, <https://en.wikipedia.org/wiki/DKW_F8>.
- 29 <<http://www.car-logos.net/dkw-car-logo/>> és <<http://www.car-brand-names.com/bmw-logo/>>.
- 30 <<http://magyarjarmu.hu/media/a-bmw-magyarorszagon-kepgaleria/>>.
- 31 Lásd Négyesi Pál 'A kereskedés volt az élete' *Veterán Autó és Motor* 2015/1, 22–24. o.
- 32 Négyesi Pál 'A DKW és a Wanderer megjelenése Magyarországon' <http://sajtokozyleny.blog.hu/2009/07/31/negyesi_pal_az_audi_magyarorszagi_tortenete_1914_tol_2_resz>.
- 33 <<http://www.autoszektor.hu/hu/content/autokereskedesek-egykor-es-most>>.
- 34 „A modern vonalú épület főfrontjának közepén forgóajtót át jutunk be az épületbe, ahol a földszinten, a bejáratától jobbra a DKW, balra a BMW kocsik világos, tágas mintatermeit találjuk. A hall hátsó része félkörű kiképzésben a felszerelési cikkek mintatermét fogadja be, melyhez a cég tradícióihoz híven hatalmas alkatrészraktár csatlakozik. A háromnegyed részben az uccasint föl épült alagsorban tökéletesen kiépített termet találunk a raktáron álló kocsik számára, és itt nyernek elhelyezést a gépház, kovácsműhely, a Lehel uccára néző ablakaival teljesen ujonnan berendezett javítóműhely, itt sorakoznak a szerelők mosdó, öltöző és étkező helyiségei is. Az épület Tűzér uccai oldalán széles bejáró vezet a belső műhelyekhez. A szétágazó behajtás letérője a javítóműhelybe, az út egyenesen futó ága pedig az emelőkkel ellátott legmodernebb felszerelésű szervizállomáshoz vezet. Az üzletház emeleti traktusán nyernek elhelyezést az amerikai rendszerben felszerelt irodahelyiségek, a középre került főnöki szobával az összes helyiségek tekinthetők lesznek.” Idézve uo.
- 35 Gyula bátyám korabeli hallomásos emléke.
- 36 Ez bátyám, Varga Gyula megjegyzése. Figyelemreméltó megerősítés, hogy BOROS LÁSZLÓ mellékelt emlékezésében is az ő nálunk vásárolt DKW-Meisterklasse gépkocsiját csak valamikor a háborús végjáték kezdetekor, 1944-ben vonultatták be.
- 37 Levente bátyámnak írt e-üzenetében (2015. július 27.).
- 38 Tampa Bay Automobile Museum, <<http://www.remarkablecars.com/dkw.html>>; a következő kép forrása pedig <<http://myautoworld.com/audi/cars/history/company/dkw/dkw-cars/dkw-cars.html>>; a ma megőrzött DKW F8-asé pedig végül <https://en.wikipedia.org/wiki/DKW_F8>.
- 39 <<https://www.classicdriver.com/en/car/dkw/f8-700/1939/149132>>.
- 40 Egyebek közt az utóbb a szovjetektől meggyilkolt ÁGOSTON kővágószőlősi főszolgabíró (fia, ÁGOSTON ANDRÁS mérnök emléke), valamint LUTONSKY ERNŐ főerdőmérnök, a pécsi Árpád-tető gazdaságának igazgatója vásárolt tőlünk 1937. december 22-én négyajtós BMW-

- kocsit. Ez utóbbi fiának, a szintén erdőmérnök LUTONSKY ZOLTÁNNAK visszaemlékezése (2016 márciusában folytatott telefonbeszélgetésünk) szerint az ára 6800.- P volt. Ugyanő arra is emlékezik, hogy drágaságban a pécsi listavezető az Audi volt, 11.000.- P árral.
- 41 <<http://magyarjarmu.hu/gepjarmukereskedelem/a-bmw-tortenete-magyarorszagon/>>
- 42 A képek forrása <http://www.bmwdrives.com/bmw_cars/bmw-320.php BMW 320 saloon 1937-38>, <<http://myautoworld.com/BMW/history/1929/320/320.html>> és <<http://www.dieselstation.com/BMW/Type-320-1937/BMW-Type-320-1937-widescreen-wallpaper-ds01-i3641.html>>.
- 43 URBÁN TAMÁS adományaként in <http://www.fortepan.hu/_photo/download/fortepan_18780.jpg> és <http://www.fortepan.hu/_photo/download/fortepan_18785.jpg>.
- 44 Véletlenszerűen felbukkanó adat: a 2016. szeptember 22-i, a miniszterelnök által a Pesti Vigadóban adott Széchenyi-díjvacsorán egyik asztaltársam, egy építész szintén építész neje felidézte, hogy nagyapjának, HAMERLI KÁROLY egykori pécsi kesztyűgyárosnak egy Magosix és egy Wanderer személyautója volt; teherautót viszont egyáltalán nem üzemeltetett.
- 45 A *Dunántúli Napló* (1948. június 6.) számában hirdet a Varga-cég DKW személygépkocsit „újszerű állapotban”.
- 46 *Új Dunántúl* IV (1947. május 25.) 117, 6. o.
- 47 *Magyar Statisztikai Zsebkönyv* (1947), 168. o.

Üzemanyagellátás

- 1 Járαι Tamás 'Patikusok tankolták az első autókat: A hazai benzinkuták korai története' (2011) in <<http://autopult.hu/ujdonsagok/patikusok-tankoltak-az-első-autokat-a-hazai-benzinkutak-korai-tortenete.html>>.
- 2 Bálint *Autózásunk hőskora* (1986), 73. o.
- 3 *Dunántúl* (1925. augusztus 9.), id. Trebbin 'A pécsi személyautózás...' (2009), 287–288. o.
- 4 Vő. <http://www.reszvenykovteny.hu/koolaj_olajipari_es_aszfaltgyar_reszvenytarsasagok/index.php> és <<https://lny.elevertar.hu/mnlquery/detail.aspx?ID=12043>>.
- 5 Bósz ATTILA levéltáros bukkant ezen BML-okmányra. Ha azon benzinnél is 1 l = 0,73 kg, úgy e tartály befogadóképességének legalább 23,36 hektoliteresnek kellett lennie; ez egy 3 × 3 × 2,6 méteres kubusnak felel meg.
- 6 A később már kizárólag általam használt kék és piros tintájú két töltőtoll nem (arany) tollú volt, hanem hagyományos felszívású és tintatartályú, de szűk acélsővecskében végződő, amiben egy acéltű szabadon mozgott, s a papírra nyomáskor a tű hátracsúszásával engedte ki paca nélkül a tintát, a tű nem látható másik végén egy dugattyú felnyomásával engedve a kifolyást, s szép, egyenletes, talán fél milliméter vastagságú, de szigorúan a függőlegeshez közelítő vonalhúzást és írást téve lehetővé. Érdekes, hogy a töltőtolltörténetet is gondozó mai hazai műhely, a KeS Kft. vezetője

- sem találkozott még ilyen típussal és megoldással. Családi emlék szerint a hivatalos – eredeti – neve *Tintenküli* volt.
- 7 *Automobil – Motorsport* I (1926) 17, Borító II.
- 8 <<https://www.facebook.com/csippantom.a.retro/photos/a.450649981741683.1073741826.108208432652508/261931783946838/?type=3&permPage=1>>
- 9 <<https://www.facebook.com/csippantom.a.retro/photos/a.450649981741683.1073741826.108208432652508/261931783946838/?type=3&permPage=1>> és <<https://www.facebook.com/RegiPecs/photos/a.980941361985356.1073741856.360661200680045/959742167438609/?type=3&theater>>.
- 10 *Automobil – Motorsport* III (1928. február 12.) 3, 44. o., Borító IV.
- 11 *Automobil – Motorsport* II (1927) 24, Borító IV.
- 12 BALINT SÁNDOR egykori közlése.
- Az *Automobil Motorsport* folyóirat „STEUA / REX / Vidéki benzinkutak és töltőállomások” keretes (az előző borítóbelsőn megjelenő) hirdetéseit ezt rögzítik: I (1926) 15: „Pécs: Töltőkút a Hungária-kávéház előtt és Varga Gyula garageban Rákóczi-út 34.”; I (1926) 18: „Pécs: Töltőkút a Rákóczi-út sarkán a Hungária kávéház előtt. Pécs: Töltőkút Varga Gyula garage-ában.”; II (1927. január 10.) 1 és II (1927. április 27.) 8: „Töltőkút Varga Gyula garage-ában Rákóczi út 34”. Az első és az utolsó hirdetés idejében, ezek adatai szerint 6 Steua/Rex benzinkút van Budapesten és 38 vidéken (összesen 44), illetőleg 8 Budapesten és 45 vidéken (összesen 53).
- 13 287/1927. sz. tűzoltóparancsnoki kimutatás rendőrségi másolata.
- 14 1936. november 30-i kelettel, iktatószám nélkül.
- 15 1072/1944. sz. tűzoltóparancsnoksági jelentés; mindhárom dokumentumot a BML állományából BOSZ ATTILA levéltárosnak köszönhetem.
- 16 *Magyar Statisztikai Zsebkönyv* (1947), 168. o. (a második oszlop „törvényhatósági jogú” városokat jelentve) – levonva számukból a különösen a háború előtt üzemelő 72 ún. mozgó kutat.
- 17 A golyóscsapat feltaláló ÉMILE PUIQUEREZ és a zsírzópumpát biztosító JOSEPH CHRISTE 1922. májusi közös cégalapítása ez, mely bővült profillal ma is fennáll; vö. <<http://www.tecalemit.fr/historique-de-la-marque>>. Az ábra a *Très Sport* (1924. november) folyóiratában megjelent a <<http://babethhistoires.unblog.fr/2013/10/23/1924-tecalemit/>> dokumentációjából való.
- 18 A képen látható propaganda-embléma amerikai, lásd <<http://www.ebay.com/itm/Mobiloil-arctic-gargoyle-porcelain-sign-gas-and-oil-pump-plate-/301807834169>>.
- 19 Vö. <<http://muzeumantikvarium.hu/item/-80-5099>>.
- 20 S mi történik úgyszólván néhány hónapon belül a fegyverek elhallgatása után, s mi kerekedik ki egy háborús kifosztottságból? Íme, a viláégést követő talán első céghirdetésünk ez: „TOVOTTAZSIR [sic! = [tavatta-zsir, azaz piros gépszir] a vevő saját edényébe kimérve kapható.” *Új Dunántúl* II (1945. július 15.) 158.
- 21 BENEDEK LAJOSRÓL, a gyönyörű, modern, engem a Bauhaus kiteljesedtségére

- emlékeztető, klinker-téglás Szent Kristóf Gépkocsiszín építetőjéről van szó; lásd Kercza Károly 'Hosszú élet, rövid garázssors' *Veterán Autó és Motor* VII (2003) 12, 18–20. o., 19. o. Érdekes, ennek feltűnően szép és hatalmasnak tetsző (magasan felfüggesztett, akár 120 cm magasságú) zománcablájával semmiféle kiadványban nem találkoztam azóta sem; sőt, teljes szövegével még az interneten sincs utalás ilyesmire – esetlegesen hasonló szervizszolgáltatás korabeli hirdetésszövegén túl.
- 22 In <<http://www.olajmuzeum.hu/pid112/>>.
- 23 *Automobil és motorsport* III (1928) 20 & <http://epa.oszk.hu/02100/02192/00056/pdf/EPA02192_automobil_motorsport_1928_03_20.pdf>, a Borító 1-et követő egészlapos hirdetés.
- 24 A Steaua Magyar Kőolaj Rt. főpályaudvari telepe a korábban – 13. és 14. jegyzet – említett 1936. évi tűzrendészeti beszámolóban szerepel, az 1944. szeptember 23-án születettben azonban már nem. Egy néhány hónapos kitérőről lehetett csupán szó? Avagy Románia kiválásának, a németekkel szembefordulásnak következményéről?
- 25 „Azokat az 'árjáknak' és 'öskeresztényeknek' minősülő személyeket hívták 'Aladároknak', akik valamilyen ellenszolgáltatás fejében üzletet, vagyont vettek át névleg zsidóktól, ami révén utóbbiak gyakorlatilag tovább birtokolhatták tulajdonukat.” <<http://www.csillagoshazak.hu/kronologia/1944/junius/1-7>>.
- 26 Kraft János 'Pécs Sz. Kir. Város vizkutatásai 1896-1902 között: A Történelmi vizbázis létesítésének előzményei' *Pécsi Szemle* III (2000) 3, 42–54. o. & <<http://www.pecstortenete.hu/index.php/component/content/article/105-psz2000-3/401-kraft-janos-pecs-sz-kir-varos-vizkutatasai-1896-1902-kozott-a-tortenyek-vizbazis-letesitesenek-elozmenyei>>; a kép pedig <<http://www.kovagotottos.hu/index.php?mid=20>>.

Felszerelés, javítás, garázsirózás

- 1 Ritka esetben, talán kísérletileg, megjelenik a kölcsönzés üzleti értelmének kipróbálása is; a *Pécsi Napló* (1936. augusztus 13.), 8. o. hirdetése például – „társas-utazásokra, vagy kirándulásokra” – alkalmi autóbusz-megrendelés lehetőségét kínálja fel.
- 2 'Látogatás...' *Dunántúl* (2016. március).
- 3 „Pécsi kir. tvszk 1938. IV. 5. Cg 418–1937. 1938/1. – *Cégbirt.*: ifj. Varga Gyula pécsi lakos, gépkocsielhelyező iparos. (III. kötet, 333. lap.) (1938–37.)” *Központi Értesítő* 63 (1938. szeptember 15.) 37, 674. o.
- 4 19267/1938., törzskönyvi szám 1014 (1938. március 8.).
- 5 19862/1938., törzskönyvi szám 1581 (1938. szeptember 2.).
- 6 19861/1938., törzskönyvi szám 1764 (1938. december 15., „Kaposváron működő kocsigyártó mesteri vizsgáló bizottság előtt”).
- 7 19863/1938., törzskönyvi szám 1781 (1938. december 19.).
- 8 1737. K. sz. 1938; D.31. szám alatt (1938. március 12.).
- 9 1818. K. sz. 1938. (1938. március 12.).
- 10 891/1939. (1939. február 22.).

- 11 4737/1943. (1941. augusztus 12.).
- 12 Melynek procedúrája – 18.222/1. 1943. – a Kereskedelmi és Iparkamara útján történik.
- 13 794/1943. (1943. március 19.).
- 14 1452/1943. (1943. június 7.).
- 15 Vö. <<http://www.voiterscooter.com/upload/zenith.pdf>>.
- 16 Vö. <<https://en.wikipedia.org/wiki/VARTA>>.
- 17 Hiszen ezek voltak a munkaeszközként használatos – kurrens – kiadványok. Az emeleti iroda utolsó, tervezőasztalos és irodai raktár szobájába azonban szabad bejárásom volt. Négy éven már itt silabizáltam a *Magyar Szárnyakat* s a régi autós és műszaki folyóiratokat csakúgy, mint az ide helyezett korábbi autós alkatrész-katalógusokat, és próbálgattam e tervezőasztal lengő szárnyának vízszintes és állítható szögű másik vonalzójának mozgatásával „Varga Úr” alkotó munkáját mimelni.
- 18 Lásd <<https://steyrerpioniere.wordpress.com/2011/07/07/josef-reithoffer/>> & <http://wikipedia.qwika.com/de2en/Semperit_AG>, valamint <<http://www.hhrf.org/rmsz/01dec/r011218.htm>>.
- 19 Mind: <<http://autoservisvplzni.sweb.cz/pneumatiky-uniroyal.htm>>.
- 20 A Liège-ben 1877-ben alapított gyár 1926-ra már e nemében Európa ötödik legnagyobbja lesz, mely 1929-ben még kiegészül egy aacheni gyáregységgel. 1958-ban az Uniroyallal egyesülve lesz a világ harmadik legnagyobbja, ám amikor 1979-ben a Continental AG része lesz, az Englebert Uniroyal márkanév is eltűnik; vö. <[https://fr.wikipedia.org/wiki/Englebert_\(pneumatique\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Englebert_(pneumatique))> & <[https://en.wikipedia.org/wiki/Englebert_\(tyre_manufacturer\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Englebert_(tyre_manufacturer))>.
- 21 *Automobil – Motorsport V* (1930) 24 & <http://epa.oszk.hu/02100/02192/00093/pdf/EPA02192_automobil_motorsport_1930_05_24.pdf>, 17. o.
- 22 <<http://collectibles.bidstart.com/1939-Ad-ENGLEBERT-A-D-Automobile-Tires-/32651829/a.html>>.
- 23 Az 1802-ben még puskapormalomként indult „du Pont”, mely időközben mint „DuPont” az Amerikai Egyesült Államokban a világ egyik legnagyobb kémiai cégbirodalmává fejlődött, fejlesztette ki e könnyen felvihető lakkterméket az 1920-as években; lásd in <<https://en.wikipedia.org/wiki/Duco>> & <<https://en.wikipedia.org/wiki/DuPont>>.
- 24 E régióban sokan mások is hirdettek dukkó-fényező szolgáltatást. Hogy ez jogosított volt-e, vagy a védett eljárás-névvel merő visszaélés, nem tudhatom.
- 25 „It took 336 hours to finish one well known automobile with old finishes. DUCO cut this time to 13-½ hours. Labor time was formally 6.7 hours. DUCO reduced this to 5.7 hours. Even the cost of materials has been reduced.” A *The Nation's Business* (1927. szeptember) beszámolóját idézi <<http://www.sljohnson.net/typewriter/corona/Corona-Duco.html>>.
- 26 Példa a baráti körből egy nálunk vásárolt BMW esete, ahol is – az akkori fiú, LUTONSKZY ZOLTÁN erdész elbeszélése (2016. március) szerint apjánál DUSNOVICS FERENC mindenestül volt egyszemélyben sofőr és szerelő, aki őt s két nővérét az Árpádtetőről hozza-viszi belvárosi – ciszter, ill. apácáktól fenntartott – iskoláikba, s a közbenső időben a Varga-

- garázsban tölti az időt, alapjában szerelgetve. Kivétel viszont apám idősebb hugának leendő férje, az akkor százados **BAJKA MIKSA**, aki legényemberként 1924-től bizonyosan nálunk, a Rákóczi út 34. szám alatt garazsiroztatja egyedüli vagyonát és hozományát, büszke és nagyszerű Steyr-kocsiját, amitől majd **BALÁZS** fia gondjai – látásgyengülése, hamarosan teljes látásvesztése – okán lesz kénytelen elválni.
- 27 Ti. „Az autózás első évtizedeiben a jármű kanyarodását a vezető a kinyújtott karjával jelezte. A zárt kocsiszekrények elterjedésével, illetve a forgalom növekedésével ez a módszer már nem volt megfelelő, ezért a hatóság – az 1920-as évek második felétől – irányjelzők használatára kötelezte az autósokat. Többféle megoldás született. A nagyobb járműveken, az autóbuszokon előre, a kocsi tetejére helyeztek egy nagy tárcsát, amelyen arasznyi méretű nyilat forgattak a kanyarodás irányának megfelelően. A villamos működtetésű, megvilágított nyilat a kocsi oldalára erősítették fel. Ennek korszerűbb változata a karos irányjelző, amely a bekapcsoláskor a függőleges helyzetéből vízszintesbe lendült. Az 1930-as évek második felében a személyautó karosszériájába ezeket már gyárilag süllyesztették be, index volt a nevük. Hazánkban az 1950-es években váltotta fel a karos irányjelzőt a ma is használatos villogó.” Bálint Sándor 'A gépjármű-közlekedési gyűjtemény újabb fejlődése (1970–1980)' in *A Közlekedési Múzeum Évkönyve* 5: 1979–1980 (Budapest 1981) & <http://library.hungaricana.hu/hu/view/ORSZ_KOZL_Evkonyv_1979_1980/?pg=125&layout=s>, 124. o.
- 28 Erről tanúskodik, hogy apám 1944. július 8-én körlevélben értesíti ki ügyfeleit: járművekért s egyéb értékekért, amiket tulajdonosaik nem szállítanak el vagy még behoznak, semmiféle – külön említve „tüzeset, légítámadás, lopás, erőszakos rongálás” lehetőségét – kárigényt nem vállal.
- 29 Ügyszólván hihetetlen az a kifosztottság, amivel megindultak a háború utáni javítások. Csaknem eldobásra való kacatok váltak még felhasználható értékke. Akkorról fennmaradt, első háború utáni saját céghirdetéseink tanúskodnak erről, mint például ezek: „Ócska könnyű fémdugattyúkat és csapágy bronzot, mindenféle bronzhulladékot minden mennyiségben veszek.” *Új Dunántúl* II (1945. február 10.) 33; „Manzsettának való, használt, szakadt autó külső (köpeny) gumit veszek.” *Új Dunántúl* II (1945. július 12.) 155; avagy, most már célirányosan: „12 voltos kisebb, prima akkumulátort megvételre keresek.” *Új Dunántúl* II (1945. július 15.) 158. Mégis, mindezek az élet újraindulásáról szóltak, amint először, még év elején, egy munkásfelvételi hirdetésünk – „azonnali belépésre egy önállóan dolgozni tudó autó-motor és autó alváz szerelő segédet, aki az autóvillamossághoz is kitűnően ért. Egy ugyancsak önálló szerelőt, aki jó vasesztergályos és egy jó önálló munkás autó-motor és alváz szerelő segédet.” *Új Dunántúl* II (1945. január 4.) 3 —, majd egy cégbeli segédszemélyzet-kérésünk is: „Takarítónőt felveszünk a reggeli órákra.” *Új Dunántúl* II (1945. október 24.) 237.
- S habár a háborús kiürültségre nyilván valamelyes konszolidáló fellendülés szokott következni, a szabadpiaci rend ettől még – mint utóbb megtudjuk: még bő évtizedekig – aligha áll helyre. Erről szólt például az a hirdetés, miszerint „Iparostestületi hírek:

- JÁRMŰGYÁRTÓ IPAROSOK FIGYELMÉBE: Az anyagutalványukat a következő helyeken vehetik át: A karosszéria lemezelő, autó és motorjavító iparosok: ifj. Varga Gyula (Rákóczi út 34.) autószerelőmesternél." *Új Dunántúl* IV (1947. március 22.) 67.
- 30 RATH MIHALYRól elnevezetten.
- 31 Emlémem szerint a Ráth utcán ez egészen a Hullámfürdőig húzódott, a később ebből kihasított, a megyei pártbizottsági épületet és ligetesként körülvevő zöldkörnyezetét is magában foglalóan.
- 32 Trebbin 'A pécsi személyautózás...' (2009), 282. o., továbbá <<https://www.facebook.com/211490548895708/photos/ms.c.eJwzMjE2NTAxMDIyNjM0MDLXM4LWzUzNLIEsMxjfBCJvCgDghwld.bps.a.211500838894679.60229.211490548895708/243504065694356/?type=3&theater>> ill. <<http://www.pecsidenar.hu/140.php#motoros>>.
- 33 <https://darabanth.com/hu/gyorsarveres/244/kategoriak-Numizmatika/Falerisztika_Kituntetesek_jelvenyek_400016/7E1930_KMAC_-Kiralyi_Magyar_Automobil_Club_aranyozott_fem_jelveny_hatoldalan_ket_karika_let_o_II1155279/>
- 34 <<https://www.facebook.com/211490548895708/photos/ms.c.eJwzNzMxNTEONTazNDK2NDbXM4fwTQyMTM2NzA0AZeoGVA~~~.bps.a.211500838894679.60229.211490548895708/764541536923937/?type=3&theater>>.
- 35 Intézményi értesítői – <https://library.hungaricana.hu/hu/collection/iskolai_ertesi_tok_pecs/#> – közül apróságokat szemlélve, 1924-ben a cserkész zászlóavatáshoz apaként „[a] zászlórudat Varga Gyula kocsigyáros [...] úr adományozta a csapatnak.” (9. o.), 1926-ban már fia „a zenekart a nagydobhoz szükséges kis kocsival ajándékozta meg.” (26. o.), míg 1946-ban – nyilvánvalóan folyamatos és jelentős támogatásaikért – a 65 fővédnök, 253 védnök és 202 támogató, vagyis 520 adakozó sorában apám s anyám külön-külön a fővédnökök közt szerepel (39. o.).
- 36 ÉBER ALÁN (keresztneve GYULA) (Baja, 1916 – 1971) ciszterci pap, a pécsi Nagy Lajos Gimnázium vallás tanára, az ott alakult 47-es számú Szent László király Cserkészcsapat parancsnoka (1944–1948), a háború után a városközponti gimnázium alsó udvarán a strandépítés ösztönzője.
- 37 *Ciszter Napilap* (Pécs: Rákóczi-nyomda é.n.), 2. o.
- 38 A svábföldi Göppingenben THEODOR WILHELM FRIEDRICH MÄRKLIN által 1859-ben alapított fémjátékárúgyár 1891-től jelent meg (eleinte rugós, gőz- és spirituszos üzemű) játékvasutakkal, lassan villanyvasutakkal (így 0-ás változatában 1:43, 1-esnél pedig 1:32 méretarányban), majd 1935-ben 00-ás változattal, ez 1:87 méretarányban, 16,5 mm nyomtávval; vö. <<https://de.wikipedia.org/wiki/M%C3%A4rklin>>. Utolsó békeévi, apámtól is használt nyomtatott katalógusukra lásd <<https://de.scribd.com/document/195485569/Maerklin-Katalog-1938-De>>.

Munkatársak

- 1 Lásd Birinyi (2009); az adatok összevetése szerint talán először bogsnár, majd fényező, s végül kárpitos.

- 2 Adatokra, háttérre lásd „Családeredet”, 12. jegyzet. Egyfelől saját leszármazóknál is magyarázatlan, hogy mind SAS GYULA s mind fiatalabb testvére SAS BÉLA (aki egyébként cipőfelsőrész-készítő szakmát szerzett) miért a távoli Békéscsabán kezdett el tanulni – megjegyzendő: a Steyr délmagyarországi képviselőjétől, ZLEHOVSZKY GYÖRGY „autócarosseria, kocsigyártó ipartelepénél”; lásd *Kőrösvidék* 7 (1926. július 18.) 161. 8. o. & <https://library.hungaricana.hu/hu/view/Korosvidek_1926_07-09/?pg=89&layout=s> –, és bármiképpen, másfelől, miért a rokonhoz jött vissza Pécsre mindkettejük tanoncnak – és az idősebb fiú miért kétszer állt be nagyapámhoz segédnek és miért ilyen meghatározó hosszúságú időre, ráadásul anélkül, hogy a gazdasági világválság recessziójában ő is elbocsátásra került volna –, ha egyszer családi emlékezetükben valami olyasmi is gyökeret vert, miszerint nagyapám „nem unokatestvérhez méltó módon bánt” velük?
- 3 SCHUMAN GYULA 1927/1919. számú munkakönyve, hasonnevű fia birtokában. Megjegyzendő, hogy a második „Varga Gyula Pécs” bélyegzésű állása az utolsó azelőtt, hogy önfoglalkoztató lett. Első nálunk tett állását egyébként a cég nevében nagyapám aláírása igazolja, a másodikat JANKA lányáé.
- 4 Bűsbarna László 'Régi mesterek – újjáéledő hagyományok' *Dunántúli Napló* (1983. január 11. Kedd), 6. o. Annyi hír van még róla, hogy mint autókarossszéria lakatosmester, Balokányligetnél (Temető u. 39.) saját műhelyt nyitott. *Dunántúli Napló* XXVI (1969. november 6.) 258. Ma már nem tudtam esetleges leszármazottainak a nyomára bukkanni.
- 5 Dédunokája, a közelmúltban elhunyt SZABÓNE IZMENYI ÉVA (1951–2014) levélbeli elbeszélése (2014. január 28.) szerint a falu kovácsa volt Pellérdén IZMENYI ISTVÁN. KISS KATALINNAVAL való házasságából született ISTVÁN, ALADÁR, MÁRGIT, majd JÓZSEF keresztnévű gyermeke. IZMENYI ALADÁR (Pellérd, 1899 – Pécs, 1983) ugyanott tanulta ki s folytatta apja mesteriségét, majd lett a görcsönyi kastélyban az uradalom kovácsa. HORVÁTH ANNAVAL való házasságából született KAROLY (Pellérd, 1925 – Pécs, 2010), ERNŐ (Pellérd, 1927 – Budapest, 2012) és LÁSZLÓ (Görcsöny, 1929 – London, 2006) fia; s a középső fiútól a levélíró. E három fiú elsője fával munkálkodó szakdolgozó lett, másodikja motorszerelő, az Ikarus külföldi szervizeléseinak egyik állandó szakértője, harmadikja pedig szerszámkészítő. IZMENYI ALADÁR utóbb önállósította magát, mint karossszériás mester, míg őt is államosították; ekkortól a Volánnál dolgozott. Önálló lakása a Szigeti országúton (később Hungária út, majd Dr. Doktor Sándor út), az egykori Csillag étterem utáni ház kőkapujának jobbán volt.
- 6 SAS JÁNOS (lásd Családeredet, 12. jegyzet) idézte fel a valamikor az 1960-es évek előtt elhunyt IZMENYI JÓZSEF alakját és arról szóló beszélgetéseik emlékét, miként kell siklemezből kalapálva sárhányót kovácsolni, s hogy bármely egyenetlenségnél, görbületnél a már elvégzett s az ezután elvégzendő anyagtagítások egyensúlyba hozatala végett mindig „a völgy” ütésével kell a kovácsolást elkezdni.
- 7 SZKLAJÁNYI PÉTERNÉ SIMONFAI MÁRIA emléke (2016. szeptember 19.) abból az időből,

- amikor a még élő özvegy szemben szomszédai lettek; hallomásból úgy értesült, műbútorasztalosságára volt büszke a férj, s lakásuk tele volt ennek bizonyágaival.
- 8 Pécssett egy időben feltűnő és közismert volt, amint tüzelőfa fűrészelést vállalva motoros állófűrészenek lapján ülve körbepöfögte a várost.
- 9 Emlékünkben ilyen lehetett valamikor a kései időkben bizonyos VIRA (ELVIRA), csinos ifjú hölgy, akihez – miután családot alapított s a Buzsáki utcában nevelte gyermekeit, átmenetileg – míg a Gyárvárosba kiköltöztettünk – szalonbeli ülőgarnitúránk került.
- 10 ROZVÁNY GYÖRGY (Mezőkovácsháza, 1911 – Pécs, 1950) történelmi család gyermeke. Őse az ARANY JÁNOS nagyszalontai életével és művével összefonódó, görög származású ROZVÁNY GYÖRGY (1819–1902), történészíróként is jeles ügyvéd, Nagyszalonta fontos történeti szereplője; anyja pedig azon SIMAIK leszármazottja, akiknek Erdély első örmény katolikus temploma (Szamosújvár, 1731) köszönhető. Lásd Dánielisz Endre *Nagyszalonta jeles szülöttei* [1993] 2. bőv. kiad. (Gyula: Békés Megyei Levéltár 2001), 17–19. o., ill. <<http://mek.oszk.hu/04700/04755/html/396.html>> és <<http://lexikon.adatbank.ro/muemlek.php?id=400>>. Korai félárvaként Ludovikán végzett tiszt lesz, BÖTH RAYMUND alezredes alatt a pécsi gépkocsizóknál szolgál, gépjármű vezetői vizsgabizottságoknak hivatalból tagja, motorversenyző. Ő is akkor került hozzánk, régi megbízható ismerősként, amikor a régi hadsereg századosaként immár minden létfeltételétől megfosztották. Családja megindító történetét fia a Függelékben található, a jelen kötetnek szánt emlékezésében írja le; ebben 1948-ra már kórházi kezelésre szorulóként emlékezik édesapjáról.
- 11 Fia, VARGA LÁSZLÓ emléke szerint államosításunk után átment az egykori MESTRITS-garázshoz (akkor már a XIV. Autójavító Vállalat motorszerelő telephelye) dolgozni, ami egy idő után ifj. Varga Gyula és Varga Béla munkahelye is lett.
- 12 PREKÁCZKA ISTVÁN (Nagydobsza, 1931. szeptember 26. – Pécs, 2013. szeptember 26.) nagydobszai gazdálkodó parasztszülők gyermeke, ahol az apa egy szomszédos faluból való asszonyt vett el feleségül. A szülők valamikor Pécsre költöztek, s az apa a II. világháború sodrában, katonaként, az orosz fronton, talán 1941-ben eltűnt. Általános iskolája után tizennégy-tizenöt éves korában kerülhetett hozzánk. Utána mindvégig a pécsi vízügynél dolgozott; számottevő időn át szakszervezetisként s párttagként talán pártszervnél is, majd a vízügy anyaggazdálkodásában. Már felnőttként érettségizett a Széchenyi Gimnáziumban. Ezen éppen serdülő ifjú számára a nálunk töltött idő különösen fontosnak bizonyulhatott, hiszen éppen félárva lett, így hát félig-meddig otthon-pótlékként szeretett nálunk lenni, s édesapámat – mint egyetlen gyermeke, PREKÁCZKA JUDIT bírónő ma (2016. május 5.) is jó emlékekkel fel tudja idézni – „apjaként szerette”.
- 13 Valami hasonlóról mesélt az általa szervezett pécsi unokatestvér-találkozón (2011. szeptember 24.) BAJKA PÉTER unokabátyánk is: kisgimnazista technika-rajongóként, mint a Szöllőből állandóan lejáró, államosíttatásunk után iszonyú mennyiségben lopdosott ki a cégből alkatrészeket és minden egyebet. Ezeket otthonukban, a présház-rész WC-

jének helyén általa létrehozott műhelyben, annak padozata alatt az egykori pöcegödör kitisztításából-kimélyítéséből általa kiképzett – kibetonozott és kimeszelt, felül padlóval lezárt s így elrejtett – mélyedésben helyezte el; ám ő – nyilván szülei tudtával, némi segítség gyanánt – azért, hogy utóbb felhasználja vagy értékesítse.

És ezzel összefüggő a szovjetek bejöveteleig a szomszédságban, a Mattyasovszky-palotában lakó BOROS BELA szemészprofesszor, apámnak még ciszter gimnáziumi korukban barátja gyermekének, BOROS LÁSZLÓ tanárnak e-levelezésben közölt (2016. január 30.) emléke is: „amikor kora hajnalban telefon ébresztett, hogy Mohácsnál átjöttek a szovjet csapatok, anyám azonnal ládába-dobozokba csomagoltatott mindent, és mentünk a Szemklinikára, az üresen állott, apám elődje által használt professzori lakásba, ahonnan vissza sem tértünk többé. Egykori kórtermi mellékhelyiség eldugott részében kutakodás közben rábukkantam a magasban kétszeresen is papírba burkolt számos csomagra, amiről anyám megtiltotta, hogy nézegessem vagy kíváncsiskodjam. Egyszer mégis átfürtam ujjammal, és bezsírozott motorkerékpár-agyak voltak. Aztán anyám elmesélte, hogy a Varga garázsából, államosítás után, esetenként Gyuszi bácsi hozta ezeket megörzésre át.”

14 BENDER LÁSZLÓ (Pécs, 1932 – ?); utóbb repülésnek tanult, de alig ismert apjuk nyugaton élő rokona kitudódásakor tanfolyama végefelé azonnal leszerelték.

Telephely

- 1 Az idős SAS JÁNOS, eddig ismeretlen másodfokú unokatestvérem (lásd Családeredet, 12. jegyzet) emlékezik csupán egy a világháború utánra már leromlott házra annyiban, hogy előtte benzinkút, kétszárnyú kapuja előtt pedig idomkö-padozat volt.
- 2 BML-állományból (16609-1906) BÓSZ ATTILA levéltárosnak köszönhetem.
- 3 Vö. 3.1. pont, 4. jegyzet (<<http://muzeumantikvarium.hu/item/-80-5099>>).
- 4 Szirtes Gábor 'Egy pécsi kályhás-dinasztia: A Wiganok' in *Iparosok és bányászok a Mecsek-alján Gazdaságtörténeti tanulmányok*, szerk. Szirtes Gábor & Vargha Dezső (Pécs: Pannonia könyvek 2002), 139. o. & in Szirtes Gábor *Pécsi panteon* Portrék a millenium korából, 2. kiadás (Pécs: Pannonia könyvek 2005), 172. o.
- 5 TARNIK KÁROLY (1864–1941) lehetett, míg felesége ILONKA néni. A *Pécs-Baranyai Ismertető* 1931, 351. o. — „TARNIK BELA, Rákóczi út 30.” — mint kovácsról már valószínűleg a fiáról tudósít.
- 6 1934-ben még kovácsként címtárakban fel volt tüntetve, sőt (talán bérletben?) kovácsműhely volt még az 1950-es évek elején is. Nagyvállalkozóként az Ipartestületben is aktív volt az ő; innen eredhetett ismeretsége, barátsága a Zsolnayakkal. Leszármazottai szállítmányozó, mérnök mezőgazda, ill. jogász lettek. Öregkorára költözött a Basamalom utcába, ahol ez az ismeretség tovább mélyülhetett. Itt nevelkedett a középső fiú gyermekeként — miután erre *A hétköznapi Zsolnayja* (Tudomány és Művészet Háza, Pécs, 2011. október 28.) emlék-installációja felhívta figyelmemet, kérésemre Levente bátyám megkeresésére (2011. november 3.) telefonon — emlékező

- TARNIK ISTVÁN mérnök, felvonó és automatizálási szakértő, Pécssett tanszékvezető egyetemi tanár. Gazdagságukat s szükségüket egyaránt jellemzően említette, hogy őse hatalmas szőlőbirtokot szerzett a Boszorkány út táján; csupán az emlékező öröksége ebből meghaladja a mintegy két és félezer m² területet.
- 7 Az 12459. számú betét A) Birtoklapján az 1. — 2066. — helyrajzi szám 277,5 □-ölt, a 2. — 2067. — helyrajzi szám pedig 127,6 □-ölt jelöl.
- 8 BML Pécs Város Polgármesteri Hivatalának iratai, 28236/1936. sz. iratanyag; Bosz ATTILÁNAK köszönhetően.
- 9 Pl. az *Új Dunántúl* III (1946. február 26.) 47, 4. o. említi a tárgyhóban kukoricaliszt-szétosztásra kijelölt 42 kereskedés egyikeként.
- 10 Sohasem kellett pénzt vinnünk, hiszen minden hitelre ment, heti-havi elszámolásban, még olyan „messzeségben” is, mint a BENKOVICS-pékség a főpostától szemközt felfelé a Jókai út túloldalán, avagy a főpostával szembeni zöldségbolt, ahová valós fűszerért vagy éppen — viccből — gyakran az akkor hozzáférhetetlen rebarbaráért küldtek.
- 11 Bocskorszíjnak is mondott fekete ánizsos, hosszú-hosszú tekergős gumicukorfajta; vö. <<https://hu.wikipedia.org/wiki/Medvecukor>>.
- 12 Az *Ismertető*, 198. o. annyit tud róla, hogy „villanyszerelő Ráth u. 39”. BRAUN ERNŐ (Tolna, 1908 – ?), szülei BRAUN SÁNDOR és SOHR IRMA), felesége ADLER ILONA (Tolna, 1912 – ?), szülei a szintén Pécssett lakó ADLER SIMON és BINETTER MARGIT; vö. <<http://hdke.hu/emlekezes/azonositott-aldozatok/nevkereso>>, pusztulásuk tényére lásd *Pécs 1944* szerk. Csordás Gábor (Pécs: Jelenkor 2004), 16. o. és Hábel János *Elköltözött szomszédaink*. A pécsi zsidóság 1944-ben (Pécs: Pannónia Könyvek 2014), 118. o. Bátyáim emléke szerint utolsó idejében üzletét a szomszédos házba, a Rákóczi út 32. alá tette át.
- Amikor a házaspárnak gettóba kellett vonulnia, az asszony néhány értékét, ékszerét és a bolt árukészletéből a legértékesebbeket szüleiére bízta. Bundáját ezért rendszeresen szellőztetni kellett, amit anyám gondosan cselekedett is — titkoltan, hiszen neki magának nem volt bundája. Ám egyszer meglátta KADI néni, ófalui sváb, akkor volksbundista KATUSUNK (akinek már ősei is, egyéb rokonsága is nagycsaládunknál szolgált), ami hirtelen veszélyessé lett, hiszen átláthatta, hogy zsidóvagyon bűnös mentéséről lehet csakis szó. Hál’Istennek nem lett következmény, csak kiszolgáltatottság. A házaspár azonban a bevagonírozásból nem tért vissza. Csak egy nyegle fiatalember, aki magát rokonnak nevezte, de igazolni nem volt hajlandó magát. Csak pimaszkodni s követelőzni tudott; anyám végül rossz szájjal, mert jogcímről meg nem győződhetvén, kiadta a javakat. Az meg köszönés nélkül, mindent keveselve távozott.
- Nos, mi erről is tudtunk, de tudtunk hallgatni is. Mégis kár, hogy szülei jóérzését, természetes emberségét és segítőkészségét mások rossz emlékké torzították. Vö. „... csak múlásunk törvény...”, 10. o.
- 13 Az *Ismertető*, 281. o. szerint „fodrász Ferenc J. ut 9”.
- 14 Uo., 199. o.: „köszörűs mester Ferenc J. u. 22”. A pécsi jogi karon idősebb

- hallgatótársam, az ugyanott professzorrá lett nemzetközi jogász BRUHÁCS JÁNOS (Pécs, 1939 –) telefonbeszélgetésünkben (2016. október 1.) arra emlékezik, hogy felvidéki családjuk Bécsen át került Pécsre, ahol egy késes dinasztia lányával kötött házasságból alapított 1855-ben az első önálló BRUHÁCS-cég. Leszármazottja a Városháza déli sarkán (s pincerészében) működtette 6-7 segéddel a késes és köszörős ipart. A szovjet megszálláskor katonai sebészetük műszereit kellett javítania (ezért nem került unokatestvére, a városi tisztviselő dr. BERETVÁS LAJOS sorsára, akit a pécsi repülőtérré rendelték ki, hogy a felázott földre deszkák borításával biztosítsák repülőgépeik fel- és leszállását). 1946/1947 fordulója táján kerülhetett cége hozzánk, bolttal a Rákóczi út 34. s műhellyel a Majláth u. 34. szám alá, ahol az akkori szükségben »BRUHÁCS« késeket, szarvasagancsos bicskákat gyártottak, présgépet is magábanfoglaló gépi berendezéssel. Mivel gyermekként kollégám már kiszolgált a boltban, felidézhettem, hogy körítő polcrendszer mögött elfért egy kis műhelyrész, ahol a betérők készségeinek köszörős javítása azonnal megtörténhetett.
- 15 Még bőven ott laktunk, amikor az államosító újbarbárok rögvést korrigáltak, és mintha a szocializmus győzelme múlt volna ezen, felesleges munkával derékszőgre hegyezték ki ismét a sarkot. Nos, attól kezdve hetente történt ott horzsolás, dörzsölődés, és minden egyéb.
- 16 BML Pécs Város Polgármesteri Hivatalának iratai, 28236/1936. sz. iratanyag.
- 17 A tervrajzokból kiolvashatóan az üzemerületi lakás falakkal együtt $[(12,7 \times 9) = 114,3] + [(11,6 \times 16,3) = 189,08] - [(5,8 \times 10,6) = 61,48] = 241,9 \text{ m}^2$ lehetett, az alagsori olajraktár pedig $15,1 \times 5,1 = 77,01 \text{ m}^2$ és még további két fülke. Megjegyzendő, hogy Varga Gyula lakása az 1937. január 9-i használatbavételi engedély idején Felső Malom u. 16.
- 18 A telekkönyvi átírás szerint „A pécsi kir. járásbíróság, mint telekkönyvi hatóság / 30 S/1943 tk. / Végzés / A telekkönyvi hatóság az 1943. évi január hó 6-án (l. 97/943) kelt ajándékozási szerződés alapján elrendeli, hogy a telekkönyvi iroda a pécsi 4175. számú telekkönyvi betétben a XX/1–2. sorszám s 2066/2067. helyrajzi szám alatt foglalt s Varga Gyula és neje nevében álló ingatlanokat a terhekkel jegyezze át a 12459. sz. betétbe és ott a tulajdonjogot ajándék jogcímén 80.000 P becsérték feltüntetésével Varga Gyula (nős Armbrust Évával) és Varga Béla (nős Pénzes Margittal) pécsi lakosok javára kebelezze be. / A visszakövetelési jog biztosítására az elidegenítési és terhelési tilalmat, a holtigtartó haszonélvezeti jogot Varga Gyula és neje Schwarckopf Janka pécsi lakosok javára kebelezze be, illetve jegyezze fel. / Pécs, 1943. évi január hó 20-án dr. SIGORA sk. jb. alelnök.”
- 19 Vö. Mendöl Zsuzsa 'Építészpálya a két világháború szorításában: Hoffmann László (1897–1943)' in *Janus Pannonius Múzeum Évkönyve* 41–42 (1996–1997) (Pécs 1998), 221–252. o. & <[https://library.hungaricana.hu/hu/view/MEGY_BARA_JPM_evkonyv_1996_1997/?query=SZO%3D\(h%C5%91si%20eml%C3%A9km%C5%B1\)&pg=222&layout=s](https://library.hungaricana.hu/hu/view/MEGY_BARA_JPM_evkonyv_1996_1997/?query=SZO%3D(h%C5%91si%20eml%C3%A9km%C5%B1)&pg=222&layout=s)>.
- 20 Esztergapad 1000 mm-es, 2 LE motorral; nagyméretű oszlopos fűrógép 1 LE motorral;

- állványos Siemens Schuckert fűrógép pedig 3 fázisos 190 V, ¼ LE motorral.
- 21 Ez az iroda s feljárata mellett az ügyfélváró kis mosdóval, frissítővel, kis székekkel és asztalakkal új tervezés és megvalósítás volt (ami a HOFFMANN LÁSZLÓVAL való tervezetében az utcai front magasított, emeleti részére került volna, mint modern bemutatóterem és tágas ügyfélváró) — lényegében azért, hogy családi életünket tényleg leválaszthassuk az ügyfél-járálasokról. A régi, jóízű, személyes kapcsolatként is megélt valamiféle patriarchalizmus meghaladásának kényszere volt ez, a személytelenedő professzionalizmus jegyében. Mert amikor vidékről betértek autós ügyfeleink, feleségeik (anyám rémtörténet-elbeszéléseiben például az egyetemi magántanárrá lett mecsekszabolcsi bányaorvos dr. NUSSE hitvese) gyakran természetesnek vették, hogy közös kávézgatás/cigarettázás várakozásában anyámat barátnőként keresve felbukkanjanak akár konyhánkban, akár irodájában, aki talán nem is vágyott erre, de ideje bizonyosan — háztartása és az üzemi adminisztráció vitele kettős szorításában — nem lehetett.
- 22 Anyám büszke volt e vételére is, mert az igen kusza és szerteágazó tulajdonosi kört ő hozta egybe, hogy egyáltalán a tulajdonosváltás megtörténhessék.
- 23 Keresztapám, Béla bácsi, nősülése után átmenetileg változatlanul szülei Fölsőmalom utca 16/B. alatti PIACSEK-tervezte emeletes bérházában lakott, onnan költözött a Felsőmalom és Rákóczi út sarkának modern bérházába, majd a Szöllő feletti, bizonyára a Szöllőből egykor kikanyarított telken épült csodálatos Bauhaus-modernségű, HOFFMANN LÁSZLÓTól tervezett villalakásba. Itt fulladt meg a ciszternába esve első gyermekük egy nagycsaládi ünnepség közben, amire még magam is emlékezni vélek. Innen költöztek a Majláth utca 36. szám alá, majd építettek utcai lakásukhoz még egy harmadik, udvari szobát is.
- Kicsiny, gyepetglával kerített zöld udvara volt, északi kerítő falához illeszkedve még egy-egy kis szoba-konyhás lakáskával, két békés, idős, udvaron éledelő, primőrökkel is élő s komoly konyhát vezető házaspár, egy ÉGETŐ nevű munkásember nálunk idősebb JANCSI fiukkal, valamint egy igazi városi, kiművelt cigányzenész az asszonyával. Az ingatlan 1969-ben még e két társtulajdonosa nevén szerepel.
- 24 «Szép élet a katonaélet», 6. jegyzet.
- 25 Talán hozzájárulva ahhoz, hogy monográfiája — Sonkoly Károly *A klasszicista Pécs építómestere* Piatsek József, 1781–1854 (Pécs: Alexandra 2003) 195 o. [Pécsi regélő] — nem tárgyalja.
- 26 Ezt eleinte a PASSUTH-lány VARGA FERENCNE, apai nagyapánk édesanyja lakja haláláig.
- 27
- 28 Elköltözésüket követően ez a BAJKA-család pécsi Munkácsy Mihály utcai udvari lakása kertjében is jelen volt, majd ZSIGMOND ENDRENE BAJKA ZSUZSA lányuk családjával vitte magával szombathelyi első lakásuk udvarára.
- 29 A Nagyházi Galéria 2010. október 12-i 165. árverésének 196. tétele in <http://axioart.com/tetel/beka_648229>; „a ZSOLNAYK: a legdrágább közülük egy 950 ezer forinton

kezdő mázas pirogránit kerti garnitúra (asztal, két ülőkével), de igazi csemege az 1880-ból származó nagyméretű zöld mázas kerti béka is, kikiáltási ára 180 ezer forint.” <<http://www.napi.hu/redirectedbyprint/titleunknown.460657.html>>. Ez az eladott kerti garnitúra nem azonos a Szőlőben egykor megvolt darabbal.

Üzletfilozófia

- 1 VÉRTESI FRIGYES (1896–1942) pap, teológiai tanár, 1924-től szolgált Pécsen, ahol a püspök 1927-ben egyetemi hitszónoknak kinevezte, s így az ő feladata volt celebrálni a vasárnap 9 órakor kezdődő egyetemi miséket; vö. <<http://lexikon.katolikus.hu/V/Vértesi.html>> és Mózessy Gergely *Egyetemi lelkészségek Magyarországon a 20. század első felében* A katolikus egyetemi lelkészségek története (Budapest: ELTE Levéltár 1997) [Fejezetek az Eötvös Loránd Tudományegyetem történetéből] & <http://library.hungaricana.hu/hu/view/ELTE_Tort_17/?pg=78&layout=s>, 17. fejj., 57. o. A keresztényszocializmus gyakorlatba ültetésére Katolikus Reformpártot szerveztek, amiben ő lett volna „a párt elnöke és egyben választási listavezetője”; azonban püspöki jóváhagyást nem kapván, nem indult el a választáson; vö. <<http://www.pecstortenete.hu/index.php/component/content/article/95-tanulmanyok/175-paksy-zoltan-az-1935-es-az-1939-evi-parlamenti-valasztas-pecsett>>. Publikációs munkássága — cikkei, a levelezéséből fennmaradtak is — sokirányú elköteleződésről és segíteni akarásról tanúskodott. Főbb művei: *Bergson rendelmélete* (Pécs: Karl 1927) 40 o. [Symposion könyvek], *A lelki béke pszichológiája* ([Pécs]: Dunántúl 1928) 208 o., *Kritikai megjegyzések Nagy József két könyvéről* (Pécs: Haladás Nyomda 1928) 32 o. & <http://mtdaportal.extra.hu/books/vertesi_frigyes_kritika>, *Mese, valóság, kinyilatkoztatás* (Kaposvár: Somogy megyei Nyomda 1931) 15 o., *A pszichikai és etikai tekintély szociális jelentősége* (Budapest: Athenaeum Nyomda 1931) 18 o., *A főbb misztikus rendszerek lélektana* (Budapest: Franklin Társaság 1933) 272 o., valamint *A szociális katolicizmus* (Budapest: Actio Catholica [1941]) 24 o. [Actio Catholica].
- 2 NENDTVICH ANDOR (1867–1951) jogász, városi tisztviselő; vö. Schmelzer-Pohánka Éva ‘Nendtvich Andor disz doktori kinevezése a Pécsi Erzsébet Tudományegyetemen’ Per Aspera Ad Astra I (2014) 1, 184–194. o. & <http://epa.oszk.hu/02600/02696/00001/pdf/EPA02696_Per_Aspira_Ad_Astra_2014_01_184-194.pdf>, továbbá <http://pecs2010.blog.hu/2010/11/09/parti_galeria_varosfoglalas_pecs_arcai_80_dr_nendtvich_andor_1867_1951> & (2011) <http://www.pecsma.hu/hirzona/_masodik-csaladja-volt-a-varos/> és ESZTERGÁR LAJOS (1894–1978) jogász, városi tisztviselő, szociálpolitikus, a közigazgatási jog egyetemi tanára; vö. a *Pécsi Szemle* V (2002) 4 számában Vargha Dezső ‘Esztergár Lajos életútja’, 64–70. o. & <<http://www.pecstortenete.hu/index.php/component/content/article/114-psz2002-4/520-vargha-dezso-esztergar-lajos-életútja>>, Molnár Margit ‘Esztergár Lajos szociálpolitikája főbb műveinek tükrében’, 71–82. o. & <<http://www.pecstortenete.hu/index.php/component/content/article/114-psz2002-4/521-molnar-margit-esztergar-lajos>>

- szocialpolitikája-főbb-muveinek-tukreben>, valamint Rozs András 'Esztergár Lajos közeleti szerepe a 40-es években és '56-ban', 83–92. o. & <<http://www.pecstortenete.hu/index.php/component/content/article/114-psz2002-4/522-rozs-andras-esztergar-lajos-politikai-kozeleti-szerepe-a-40-es-evekben-es-56-ban>>; lexikálisan <http://pecs2010.blog.hu/2010/12/16/parti_galeria_varosfoglalas_pecs_arcai_114_dr_esztergar_lajos_1894_1978> & <http://lexikon.katolikus.hu/P/Pécsi_Norma.html>; mindkettőjükre pedig Nagy Imre Gábor in *Pécs lexikon I–II*, főszerk. Romváry Ferenc (Pécs: Pécs Lexikon Nonprofit Kft. 2010), II: 24. és I: 212. o.
- 3 <http://lexikon.katolikus.hu/K/keresztényszociális_irányzatú_pártok_Magyarországon.html>, <<http://epa.oszk.hu/00800/00804/00358/47531.html>> és <<http://barankovics.hu/kereszténydemokracia-adatbazis/mi-micsoda/keresztényszocializmus>>.
- 4 Gyermeklétünkben bosszantó volt, hogy például Dobó István utca 25. szám alatt kiutalt vagy később a Szigeti út 39. szám alatti saját, végre valamikor beköltözhetett családi házunk példás rendben felfuttatott gyümölcsös kertjében megtiltotta a közvetlenül a fákról vagy az általa telepített epresből, málnabokrokról nassolást, merthogy az lehetetlenítette volna számára a termés pontos számbavételét.

AUTÓ- ÉS MOTORVERSENYZÉS

- 1 Bezerédy Győző *Baranya megye testnevelés- és sporttörténete 1: 1867–1945* (Pécs: Baranya Megyei Levéltár 1987), 277. o. [Baranya monográfiái sorozat] & <http://library.hungaricana.hu/hu/view/BARM_Mono_1987/?pg=3&layout=s>. A MESTRITSEK tekintélyes autójavító és garazsüző vállalkozására lásd Ocskay Zoltán 'A Mestrits Garázs' *Veterán Autó és Motor* 2008/11, 48–52. o.
- 2 *Budapesti Hírlap* 48 (1928. április 8.) 204, 25. o.
- 3 Hátlapján az elsőnek „EH 185-186”, a másodiknak azon feljegyzés áll, hogy a P.B.A.C. színeiben kíván versenyezni.
- 4 Amint ez ROMVÁRY FERENC, a tevékenységével Pécs múzeumvárosi arculatát megalapozó muzeológus, a Lauber Dezső Városi Sportszarnokon belül egy Sporttörténeti Gyűjtemény megalapítója és első vezetője, barátunk átvételi elismervényéből kitetszik, a család „kiállítás céljából” „visszavonásig érvényes” „letét formájában” egy egységként átadta az itt felsorolt tróféákat, valamint édesanyámnak, Armbrust Évának győri leánykorában férjhez meneteleig, 1936-ig a győri úszósportban szerzett érmeit, mindösszesen öt darabot. Ma, mint a várostól alapított Pécsi Sport Nonprofit Zrt. része, az emeleti folyosó sporttörténeti kiállítási vitrinein — <<http://www.psnzrt.hu/sportmuzeum/sportmuzeum>> — látható mindez. Köszönettel tartozom SZÜCS ZOLTÁN vezérigazgató-helyettes úrnak, aki 2016. februári kérésem nyomán volt szíves ezekről eddig nem készült múzeumi tárgyfényképeket elkészíttetni s április 29-én (18:04-kor) digitálisan átküldetni számomra, hogy e vonatkozás is szerepelhessen a készülő történeti cég-feldolgozásban.
- 5 Egy motorversenyes, robogó versenymotort ábrázoló emléklapoktétl kapcsán lásd

- Rayman János 'A Pécs-Baranyai Automobil Club motorverseny plakettje' *Pécsi Dénár* XII (2012. január 1.) 1, No. 126 & <<http://www.pecsidenar.hu/126.php>> és — specifikálva, hogy a svájci HUGUENIN-cég felhasználási jogátengedéséről lehet szó — Rayman János 'Pécsi motoros plakett' *Pécsi Dénár* XIII (2013. március 1.) 3, No. 140 & <<http://www.pecsidenar.hu/140.php>>.
- 6 A Cordatic Magyar Gumiabroncs Rt. 1911-ben jött létre pneumatikok forgalmazására az 1882-ben alapított s 1891 óta Magyar Ruggyantaárugyár Rt. néven működő cég leányvállalataként. Cordatic márkájú »Y«-mintázatú autóabroncsuk világhírű lett, ráadásul 8,4 %-kal olcsóbb is volt külföldi versenytársainál. A második világháború során ők látták el a hazai gyártókat a német eredetű műkaucsuk bunával; vö. <<https://lnyr.eleveltar.hu/mnlquery/detail.aspx?ID=12082>> és <<http://hvg.hu/magyarmarka/20050329taurus>>.
- 7 Az *Automobil – Motorsport* V (1930. május 22.) 9–10, 6. o. ezt így harangozza be: „Május 31 – Június 1. Pécs-Baranyai Automobil Club országos futárversenye automobilok és motorkerékpárok számára. A versenyzők két útvonalat futnak be. Az első hossza 400, a másodiké 500 km. Az útvonal titkos. A kitűzött átlagsebességek 30–50 kilométer között ingadoznak. A táv fele éjjeli menet. Start 1930 május 31-én este 9 óra.”
- 8 Azaz: Tolna Megyei Autó és Motor Club; vö. <https://darabanth.com/hu/gyorsarveres/245/kategoriak-Numizmatika/Falerisztika_Kituntetesek_jelvenyek_600017/1937_TAMC_Tolna_Megyei_Auto_es_Motor_Club_Bartal_Gyorgy_emlekversenye_Br_dijplakett_43x57_III162328/>.
- 9 Többletfelirattal — „P. B. A. C. II. Mecseki Hegyiverseny” — azonos Rayman János 'Pécs-Baranyai Automobil Club emléklapok' *Pécsi Dénár* XIII (2013. május 1.) 5, No. 142 in <<http://www.pecsidenar.hu/142.php#ujabb>>, aki az általa leírt érmét 1938–1940 körülre valószínűsíti.

Ifj. Varga Gyula és a pécsi katonai repülés

- 1 Pagáts 'A pécsi repülés története' (1983), 24. o., ill. Pagáts 'Fejezetek...' (1988), 29. o. Utóbbiban rögzíti 1930 őszén már a pécsi repülőtér hangárának százezer pengős költséggel felépültét, amit HORTHY MIKLÓS kormányzó avat majd fel, s 1944 késő őszen a távozó Luftwaffe fog felrobbantani. Építése s felavatása részleteihez lásd még Pagáts 'Pilotáiskola...' (1995), mely azt is tisztázza, hogy a szóbanforgó kétüléses Hungária iskolagépek a „székesfehérvári-sóstói műhelyben” készültek. Egy forrás (a pécsi amatőr repüléstörténet-kutató FEHÉR ENDRE) szerint ez volt Magyarországon az első hangáros vidéki repülőtér. Részletekre lásd Csizsik *A Mecsek...*, 31–32. o. és *Repülőhétköznapok*, 15. o.
- 2 Pagáts 'A pécsi repülés története' (1983), 24. o., majd 20. o. Az említett szereplő valójában KOCZKÁS GYULA (1905–1986) egyetemi tanár, sugárfizikus, BAY ZOLTÁN egykori munkatársa, a neves erdélyi újságíró Spectator [KRENNER MIKLÓS] veje; vö. <<http://baratikor.semmelweis.hu/galeria/page.php?id=119>>, <<http://>>

- lexikon.katolikus.hu/K/Koczkás.html>, <<http://fizikaiszemle.hu/archivum/fsz5001/kocz5001.html>> és <http://www.fay-bp.sulinet.hu/szaz_eves/tanar/koczkas.html>.
- 3 Pagáts 'Fejezetek...' (1988), 29. o. szerint valójában az 1929 pünkösdjén tartott pécsi repülőnapok eredményeként már ugyanezen évben alakult meg a főispán KERESZTES-FISCHER FERENC elnöklétével s 800 taggal.
- 4 Pagáts 'Pilotaiskola...' (1995).
- 5 Az előbbi 16. számon, az utóbbi 1400. számon s a LűH. 158753/el. IV. 933 meghívatozásával.
- 6 PODHRADSKY ANDOR (Facset [Facsád], 1896. november 6. – ?), vitéz nemes nemes-podhrágyi, repülőtiszt, szakíró, korábban főfelügyelő, a pécsi repülőter főnöke, 1936-tól őrnagy, 1943-ban ezredes, vészprémi repülőterparancsnok – és lehetségesen 1944. december 20-tól Waffen-Standartenführer des SS lehetett az utolsó rangja és beosztása? Vö. <<http://forum.panzer-archiv.de/viewtopic.php?p=200967>>; továbbá Pagáts 'Pilotaiskola...' (1995).
- 7 Pagáts 'A pécsi repülés története' (1983), 22. o. Az első századjelvény tervezője HEINRICH ISTVÁN százados, a másodiké ÁGOSTON JÓZSEF szakaszvezető; vö. Csizék *Repülőhétköznapiak*, 15. és 43. o.
- 8 Az apám számára pécsi postával másnap megküldött partet azonban az 1936. december 17-én „repülőhalált halt” „Böllöny Zoltán ny. áll. százados, m. kir. légügyi felügyelő” pécsi temetéséről a m. kir. 4. Repülő fényképészeti alcsoport adja ki.
- 9 Pagáts 'Egy közelfelderítő század...' (1993), 22. o.
- 10 Az előbbi 454. szám alatt, az utóbbi 8/em.–1938. szám alatt.
- 11 Azonosági száma 3242.06.0706; a tintával való áthúzások az eredeti okmány bejegyzései.
- 12 WM K-14 tizenégyhengeres, kétkoszorús, léghűtéses 870 lóerős csillagmotorral, rétegelt lemez szárnyal, 340 km/óra sebességgel, 700 km hatótávolsággal, 8100 m repülési magassággal, 8 mm 26/31 M. ikergéppuskával a propeller mögött és 8 mm 38 M. Gebauer géppuskával. 1939 márciusától 1941 decemberéig gyártották, ebből a Weiss Manfréd és a MÁVAG 43-43, a győri Magyar Vaggon és Gépgyár pedig 33, vagyis összesen 119 darabot; vö. <https://hu.wikipedia.org/wiki/WM-21_Sólyom> és Kováts Lajos in *A magyar gépipar mint a honi munkások nevelőintézete*. Tanulmányok a MÁVAG történetéből, szerk. Bencze Géza (Budapest: Magyar Történeti Társulat Üzemtörténeti Szakosztálya 1989), 116–118. o.
- 13 Lengyel József in *Emlékek útját járva 1942–1944*, szerk. Pénzes János (Melbourne: Pénzes János 2000), 203–204. o.
- 14 Pagáts 'A pécsi repülés története' (1983), 23. o. 1. hasáb.
- 15 CSEGEZY JÓZSEF-et a Ludovika Akadémián 1929-ben avatták hadnaggyá, s az Aero Club kiképzőjeként 1931-ben vezényelték Szegedről Pécsre. Farkas Jenő in *Emlékek útját járva 1942–1944*, szerk. Pénzes János (Melbourne: Pénzes János 1990), 191. o. az 1943 november közepén a vészprémi papodi repülőtéren induló II. évfolyambeli elméleti képzés

- parancsnokaként jelöli, mint „vitéz lófó csegezi Csegezy József rep. szds., majd örgy.”
- 16 Pagáts 'Egy közelfelderítő század...' (1993), 23. o.
- 17 Csizék Zoltán *Magyar repülőszázadok és századjelvényeik 1933–1945* (Pécs: Opus 2006) 132 o., 55. o.
- 18 Bővebben lásd Csizék *A Mecsek...*, 48–55. o.
- 19 Egy forrás (szintén FEHÉR ENDRE) szerint ez Pécssett úgy alakult, hogy az aknaszlatinai kiképző keret raját vezényelték át ide.
- 20 Hozzáátve még, hogy „A helyi sajtó, a *Dunántúl* 1939. július 23-i számában adta hírül, hogy Pécssett július 6. óta folyik a motoros kiképzés.” Pagáts 'A pécsi repülés története' (1983), 24. o. 1. hasáb.
- 21 Jánosy István 'Szemlén a Magyar Aero Szövetség kiképző táboraiban: A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap anyagi támogatása mellett nagyszerűen halad ifjúságunk repülő előképzése, 2' *Magyar Szárnyak* II (1939. október) 10, 2. o, fényképmelléklettel, melyek közül a középső kép „A pécsi keret növendékei Vargha Gyula s. oktatóval (x) a Klemm előtt.”
- 22 Amiben apám ugyan egyik fényképen sem szerepel, de bizonyára személyesen rá utal, hogy szerepel az albumban egy eredeti, egyébként hézagpótló fénykép a Varga Gyula Autókarosszéria- és Kocsigyárról.
- 23 Pagáts 'A pécsi repülés története' (1983), 24. o. 2. hasáb.
- 24 *Dunántúl* (1940. február 25.) és (1940. március 29.).
- 25 Repülő Alap V. (1943).
- 26 54.000/160.1940. szám alatt.
- 27 Gyermekkorom egyik legnagyobb emlékidézése apám repülő albumának karácsonyoként visszatérő átlapozása volt. Nyilvánvaló, hogy a repülősök, kiváltképpen az emlékőrzésre érzékenyek, bőven cserélgethettek is egymás közt felvételeket. Mindazonáltal apám pécsi barátja és bajtársa, a hivatásos BENKÓ JÁNOS saját fényképalbumával – válogatott bemutatására lásd Csizék *Repülőhétköznepok* – kevés átfedés található.
- Örömkünkre és nyereségünkre szolgál, hogy e repülősök rengeteg pécsi és dunántúli repüléseikről nagy számban készítettek amatőr felvételeket főként a maguk és szeretteik számára fontos helyekről, így apám Pécsen túl Győről. Teljes joggal sajátjának gondolhattam a pécsi Hadapród- és Pius-tömböt ábrázoló nagyszerű felvételt; ám amikor ezt digitálisan a régi ismerősnek, egykori ministráns institutoromnak elérhetővé tettem, hogy pécsi orvosegyetemi fényképész munkásságát reprezentálva Vadász István *43 év képekben* (Budapest: Medicina 2011) 108 o. címlap-fotójaként megjelenhessen, egy telefonbeszélgetésből váratlan dolog került ki: ezt egykori büntetőjogprofesszorom, LOSONCZY ISTVÁN özvegye is a sajátjáénak érezte. A huszárezredesi családban felnőtt CSECSY-NAGY ÉVAÉKNÁL ugyanis – mint számos csaknem baráti beszélgetéseink nyomán telefonon elmondta – többször tiszteletüket tették a korai időkben Pécssett települt vadászpilóták, így HEINRICH századparancsnok (akit háború végi Hunyady-páncélosként

agyonlőttek) és ANDRASOVICH ISTVÁN főhadnagy (aki valamikor gépével lezuhant), s kedveskedvén a feltűnő szépségű nagylánynak, utóbbi ajándékozta neki saját felvételként ugyanezt a fényképet.

28 Pagáts 'Egy közelfelderítő század...' (1993), 26. o.

Improvizáció a háború forgatagában

† Korábbi megjelenéseiben Varga Csaba – rövidebb előszóval – 'Improvizáció a háború forgatagában, avagy az emberség lehetőségei (Délvidék, 1941: Bácsföldvári interregnum egy kényszerleszállást szenvedő repülő visszaemlékezései tükrében)' *Életünk* [Szombathely] XXI (1984) 3, 219–225. o., majd – A. SAJTI ENIKÓ történészprofesszor [Szeged] javaslatának hála, aki telefonbeszélgetésünk során (a 2000-as évek elején) igen segítőkésznek mutatkozott – 'Improvizáció a háború forgatagában, avagy az emberiség lehetőségei – Délvidék, 1941: Bácsföldvári interregnum egy kényszerleszállást szenvedő repülő visszaemlékezései tükrében' *Bácsország* Vajdasági helyismereti szemle [Szabadka] 2005/2 [No. 33], 39–45. o., végül 'Délvidék, 1941: Bácsföldvári interregnum' *Haditudósító* IV (2011. július–augusztus), No. 23, 21–28. o. & in <<https://ppke.academia.edu/CVARGA/biographical,-etc>> & <https://www.academia.edu/6119735/DÉLVIDÉK_1941_BÁCSFÖLDVÁRI_INTERREGNUM_Hungarian_Southland_1941_An_interregnum_at_Bácsföldvár_Bačko_Gradište_now_Serbia_>. Szemlét adj a Pihurik Judit 'Emlékiratok a Délvidék visszacsatolásáról, 1941–1944' *Bácsország* 2006/1, No. 36, 46–47. o. és 'Egy magyar szemtanú visszaemlékezése II: Varga Gyula' in Pihurik Judit 'Hideg napok (Délvidék, 1941–1944)' [A hónap témája] *Rubicon* XX (2009/5), No. 195, 24. és 28. o.

Apám halála után úgy éreztem, hogy ezeknek az emlékeknek van mondanivalója az elmúltunk iránt akkor már lassan feltárlukozó közérdeklődés számára. Az eredmény azonban kiábrándító, egyszersmind a hivatalos magyar közbeszéd állapotát lesújtóan jellemző volt. Az *Élet és Irodalom* szerkesztőjeként ZOLDI LÁSZLO 1982. augusztus 18-án rövid úton visszaküldte. A *Tisztatáj* nevében – noha joggal bízhattam a határon kívüli történelem iránti híres vonzalmukban – VOROS LÁSZLO 1982. október 4-én nyilvánította ki, hogy sem újdonságot, sem érdeklődés felkeltésére alkalmasságot nem érzékelt benne. A *Mozgó Világ* rovatvezetőjeként pedig GERGELY ANDRÁS 1982. november 2-án mint erkölcsileg érdektelent utasította vissza.

A korabeli visszhangot talán jellemzi, hogy KOCZKAS GYULA egykori pécsi orvosegyetemi, majd fővárosi sugárfizikus egyetemi tanár, apám egykori bajtársa 1982 szeptemberében hálásan köszönte, visszaemlékezve baráti együttműködésükre. GOSZTONYI PÉTER hadtörténész, kimagasló szerepet játszott múlt-mentő, a berni *Osteuropa Bibliothek* alapító igazgatója – <https://hu.wikipedia.org/wiki/Gosztonyi_Péter> – 1983. január 17-én mondott köszönetet érte, jelezve, hogy a *Kanadai Magyar Származás* gyűjteményének is továbbküldte egy példányát. A kort kutatva bemutató dokumentumfilmes, BOKOR PÉTER pedig – azóta elhunyt kolléganóm (BOKOR NÉ SZEGŐ HANNA nemzetközi jogász) férjeként

- jó ismerős; vö. <https://hu.wikipedia.org/wiki/Bokor_Péter> – a Magyar Televízió kártyáján 1988. január 18-án mondott tanulságaiért köszönetet.
- 1 A[nders] V[ilhelm] Lundstedt *Superstition or Rationality in Action for Peace? Arguments against Founding a World Peace on the Common Sense of Justice: A Criticism of Jurisprudence* (London, etc.: Longmans 1925) 239 o., majd 'La part de la responsabilité de la science juridique dans le destin des peuples' in *Introduction à l'étude du Droit comparé* Recueil d'études en l'honneur d'Édouard Lambert, V (Paris: Sirey & Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence 1938), 24–32. o.
- 2 Apám 1930. július 1-én vonult be karpaszományosként a repülő fegyvernemhez; a Magyar Királyi Légügyi Hivataltól kiállított repülő szakorvosi vizsgálati könyvecske (törzsszám: 1400) első alkalmassági bejegyzése 1934. augusztus 8-án kelteződött; szakszolgálati engedélye („454. szám”) 1939. július 26-tól volt érvényes.
- 3 Majd, esetünkben, az 1940. február 25-én megalakult Pécsi Egyetemi Repülő Club keretében, ahol apám klubkapitányként működött. Lásd a *Dunántúl* (1940. február 25.) és (1940. március 29.) híradása nyomán Pagáts 'A pécsi repülés története'.
- 4 Így KOCZKÁS GYULA (1905–1986) magántanár, aki ekkoriban a pécsi egyetemi orvoskaron működött. Lásd előző fejezet, 2. jegyzet.
- 5 Max Weber *A protestáns etika mint a kapitalizmus szelleme*, lásd in <http://hu.wikipedia.org/wiki/A_protestáns_etika_és_a_kapitalizmus_szelleme>.
- 6 Apám esetében különösen az újító szellemű gondolkodó és szerző, VÉRTESI FRIGYES (1896–1942) szemináriumi prefektus (1926) egyetemi hitszónokkal (1927) megőrzött ifjúkori kapcsolatában tettenérhetően; mindezt ugyanakkor fémjelezte VIRÁG FERENC megyéspüspök és dr. ESZTERGÁR LAJOS polgármester egész életműve.
- 7 TADEUSZ ROLSKI sebész; BRAUN ERNŐ villamosfelszerelés kereskedő (lásd 'Telephely', jegyzet), valamint Dr. KISS LÁSZLÓ; illetőleg MATTYASOVSKY PÉTERÉKNEK a ZSOLNAY-törzsgyűjtemény részét képező családi – gyári – kincsei.
- 8 HAIS TIBOR (Zombor, 1912 – ?, 1943. január 17. vagy később). Ottani postatiszt (az impériumváltással Bajára költözve postaigazgató, majd mindhárom fia egyetemre kerülésével budapesti nyugdíjas) nőtlen gyermeke. Bátyja, a hidépítő mérnök (s a Déli pályaudvar újraépítését főmérnökként végig szervező, ám ennek politikai – a SZTALINISTA magyar trojka GERŐ ERNŐJÉTŐL való, személyes – hajszoltságába időnek előtt belepusztuló) HAIS TASZILÓ özvegye nem emlékszik semmiféle kiértékelésre az elestéről: „eltűnt az orosz fronton”.
- 9 Vö. némi fotóadallékként Varga Csaba 'A pécsi 4. közelfelderítő század albuma az 1937–1941. közötti évekből' *Bácsország* 2007/2, No. 41, 39–41. o.
- 10 BOTKA FERENC irodalomtörténész, a Petőfi Irodalmi Múzeum volt főigazgatója (Szabadka, 1929 – Kismaros, 2011) saját élettörténeti sorozatának – *Emlék és emlékezés II* (Budapest: [Botka Ferenc] 1999), 133–135. o. – hasábjain gyermekkorát idézve így ír az előző napokról: „A *Wehrmacht* szinte ellenállás nélkül halad előre. Földváron ezt már rádióhírek nélkül is tudni. A faluba rendelt egység [mert, mint korábban írja: »a

mozgósított szerb hadsereg egy kisebb egysége beköltözött a községházára – V.Cs.] elhányja fegyvereit; akkurátusan gúlába rakja azokat a községházán, s egyszerűen eltűnik. Amikor április 11-én elterjed a hír, hogy a magyar katonák átlépték a határt – egyik óráról a másikra elpárolog a bíró és a jegyző is. / A községháza termei üresen kongtak. Ekkor jelent meg nálunk, JUCIKAÉK volt rendelőjében a szomszédban lakó KNEŽEVIĆ doktor, aki [...] tudta BOTKA FERENCről, hogy tekintélye van, katona volt, ért a szervezéshez – s arra kérte: ne habozzon, menjen a községházára, mielőtt még felelőtlen elemek kezébe kerül az ott heverő fegyver. Édesapa vállalta a lépést. A fegyverek mellé költözött; üzent azoknak, akikről tudta, hogy katonaviseltek: a Vasút utcai szomszédnak, RÓZSA MATEENAK, a cséplőgéptulajdonos KOVACS JÁNOSNAK – s velük megszervezte a magyar polgárőrséget. Valaki türelmetlenségében kitűzte a magyar zászlót a toronyba. Most már őrizni kellett, tartani a csurogiak esetleges támadásától (Csurog – túlnyomóan szerb falu Földvártól délre), akiket esetleg felingerelt ez a gesztus. Öröket állított, a toronyba pedig figyelő szolgálatot, hogy majd utóbb rendben átadhasson mindent a bevonuló csapatoknak.” (133. o.)

Majd az apától is átélteket felelevenítve így folytatja: „Előbb azonban váratlan dolog történt. A következő napon, április 12-én a déli órákban magyar felségjelű repülőgép jelent meg a falu felett, tett egy kört, majd – mielőtt a magyarokat várók ujjongásba kezdtek, Temerin fölé fordult – és repült volna tovább. A motor azonban kattogni kezdett, az egyenletes bűgás // szaggatottá vált, majd leállt. A kétszárnyú hirnök elhallgatott, és eltűnt délnyugati irányba. / Negyedóra se telt el, megjött a hír, hogy a gép kényszerleszállást hajtott végre a temerini út közelében, a két pilóta ott várakozik mellette. Édesapáék PISTA bácsi Fordjába ültek, s hamarosan a helyszínen voltak. – A helyzet furcsa, akár veszélyesnek is mondható. A magukat »szálláscsinálóknak« nevezők – senkiföldjén landoltak. A magyar csapatok még csak a nagyobb központokba igyekeztek. Ellenállásba ugyan nem ütköztek, de nem lehet kizárni, hogy bárhol támadás is érje őket (mint ahogy elszórtan volt is rá példa) [...]. A repülőgép vonzó és szokatlan célpont. Éppenséggel kedve szottyanhat a távozók közül valakinek – felgyújtani vagy felrobbantani. A katonai rádióösszeköttetés felvétele után HÁIS hadnagy és VARGA GYULA engedélyt kapott arra, hogy a gép őrzését a nemzetőrségre bízza – s bevonuljon a faluba, JUCIKAÉK vendégszobáiba. / Nekem, nem kell magyaráznom: kiesett a szemem, úgy bámultam a két légből pottyant hőst, akik magyar egyenruhát viselnek, ráadásul csillogó tisztí pántokkal, csillagokkal – és bokában beszűkített, eddig még nem látott ún. bilgeri-csizmákat; s akik végül ebben az izgalmas, távolról sem veszélytelen helyzetben, gondtalanul társalognak a háziakkal és édesapámmal. Már-már felsőbbrendű lénné nőttek, akik a katonai változásnak és egy szabadabb, »magyarabb« élet reményének fényt és valamiféle dicsőségfélét kölcsönöztek. Hát még amikor késő délután PISTA bácsi az asszonyokat és engem is autóba ültetett, s szemtől szembe láthattuk a tehetetlen, de még ebben az állapotában is tekintélyes és erőt sugalló gépcsodát.” (134. o.)

Végezetül a történet – a mintegy tíz napnyi interregnum, ami kieshetett a gyermek

emlékezetéből – immár szomorú utóéletét az alábbiakban rögzíti: „A dicsőség azonban nem tartott soká. Másnap megérkeztek a rendes honvédségi alakulatok, sőt a gépjavitók is. Édesapa rendben átadott mindent, s a gép is elrepült rendes szálláshelyére. – BOTKA FERENCnek azonban még volt egy kellemetlen küldetése. A frissen érkező magyar parancsnok nem ismerte a helyi viszonyokat – egyébként is felsőbb utasítást hajtott végre – s »biztonság kedvéért« tüzszokat kezdett szedni a helyi szerbek tehetősebbjei közül: a pópát, LAKOVIC boltost, RAKIC MILAN gazdálkodót és másokat. S nemcsak összeszedte, de a már említett Csurogon létesített gyűjtőtáborba is zsuppoltatta őket. Édesapát felháborította az eset. Ismerte valamennyiüket: rendes, becsületes emberek, az uszításban soha nem vettek részt, évtizedeken át megvoltak békében a magyarokkal. – Határozott fellépése eredménnyel járt: »igazolta« az elvitteket, s maga ült kocsira, hogy a táborbeli formások elintézése után hazahozza őket.” (134. o.)

Telefonon többször beszélgetve (szintén a 2000-es évek elején) BOTKA FERENC még hozzátette, hogy akkoriban költözködve maguk szintén rokonuknál, dr. HORVÁTH özvegyénél, JUCIKANÁL laktak, aki (későbbi nevén VARGA ISTVÁNNE) PINTERNEK a testvére volt, és ez okból kerültek utóbb a történesbe PINTERÉK; JUCIKA lánya árvízi mérnök volt, és ezért rendelkezett autóval; továbbá, hogy ebéden, vacsorán HORVÁTHÉK látták vendégül a két katonatisztet, és valószínűleg az első éjszakán is náluk aludtak. (Emlékkönyve következő – 135. – lapján még elbeszéli a két repülőtisztnek „feleségestül” visszatérését az évfordulós meghívásukkor; itt azonban az emlékek feltehetően keverednek, részben mert az elbeszélte látogatás kapcsán általa közölt fénykép nem őket ábrázolja, részben pedig „az egyik tiszt” jászberényi származása és az ottani folyamszabályozásról szóló híradása sem e szereplőkre illik.)

11 Ukrajna, a városra lásd <http://hu.wikipedia.org/wiki/Krivij_Rih>.

12 Valamint a pécsi *Dunántúl* 1942. március 29-i száma: „Bácsföldvár emléket állít a hős magyar pilótáknak. Bácska boldog hazatérése során múlt év április 12-én Bácsföldváron szállt le az első magyar repülőgép. Két hős pilóta ült a gépben: a pécsi Varga Gyula és HAITS TIBOR. Bácsföldvár népe most emléktáblát állít fel azon a helyen, ahol a repülőgép leszállt. Az emlékoszlopot négy fa közé állítják fel, és azt április 12-én a felszabadulás napján avatják fel ünnepélyes keretek között.”

13 „Jegyzőkönyv. // Felvettük Bácsföldváron 1941. április hó 23-án. Bácsföldvár–Csurog éjjeli vállalkozásban résztvevő egyenekről, akik önként jelentkeztek és kötelességük teljesítését esküvel fogadták. Jelen vannak BOTKA FERENC, RÓZSA MÁTE, HAITS TIBOR főhadnagy, Varga Gyula hadnagy. // DERKOVITS ISTVÁN / DOZSA GYULA / BEREZC ANDRÁS / ifj. ÚJJ ISTVÁN / NOVÁK JÓZSEF / VINKOVICS FERENCZ VIDÁM / BENEDEK ANTAL / BITÓ FERENCZ / ifj. PINTER JÓZSEF / TOLDI ANDRÁS / MIKULA FERENC / LEGVÁRI (LUBASTYIK) SÁNDOR / TAKÁCS LAJOS / SOGE MIHALY // Fentieket bácsföldvári lakosok, akik Csurog községben fegyveresen támogatták a Honvédség csapatainak bevonulása előtt a hatalom átvételét. // DOZSA JÁNOS, ÚJVÁRI LÁSZLÓ és RÓZSA SÁNDOR bácsföldvári lakosok motorkerékpárral és gépkocsijaikkal támogatták a szükséges fegyverek átszállítását. // Csurog községből

- jött küldöttség, amelynek tagjai szintén résztvettek a vállalkozásban, későbbi átiratban Csurog községtől fogjuk átkérni. // Bácsföldváron, 1941. április hó 23-án.”
- Varga Gyula saját naplója [a Heti előjegyzések zsebnaptára (Automobilia 1941) zsebkönyvecskéjében] az alábbi bejegyzéseket őrizte meg: „bemutatói jegyzőkönyvezés / alkalmatlanok névjegyzéke // csetnik-kérdés, hozzátartozók veszélye / szerbség vezetőinek egybehívása és felvilágosítása / polgárőrség egységesebbé szervezése / doboltatás: idő-előreállítás, statárium, fegyver-beszolgáltatás, megnyugtató / raktár / hadianyag összeszedetése // autóátvételi jegyzőkönyv / SZABÓ PÁL, GYURA fia bicikli, és valakit megvert / BRANLEW VASZELI meglátogatása // KNUMSKY TIMA, AVRAMOV NECO, JOVIĆ STEVO, SEMIĆ STEVAN, VUKELIĆ PALYO – 1 db. óbcesei kocsi // RAKITY DUSAN // MÁNDICS LAJOS, BUTÁS PÁL, TAKÁCS PÁL, JOVÁNCAI ISTVÁN, KIS JÁNOS (PICI JÁNOS fia) // BARANYI MÁTYÁS, FEHÉR szobafestő // ERCEBEJAN KOSTO, MIRILOV IVAN, BAJAZETOV BORISZHARO // OLLE VILMOS alezredes, Óbecse, járási katonai parancsnok”. Ugyanez a napló 1941. június 27-én rögzíti apám következő – Krivoj Rog magyar katonai repülőterén a közelfelderítők kiszolgálásáért felelős műszaki vezetésében végződő – bevonulását.
- E naplóban őrződött meg egy postán utána küldött szentkép, hátoldalán az alábbi megindító kézírásos – s itt betűhíven visszaadott – sorokkal: „emlék tesvéri szeretet bácskából BERTA KÁROLYtól evela kislapomal tudatom maggúkal szeretnék beszélnih kedves hadnagyúral szeretném megtudni asztta zegyert tőle halehetne önkintes hamarján belőlem 1922 julius 20 születem szertném megtudni mentül előb”.
- A <<http://www.macse.org/gudenus/mcsat/fam.aspx?id=54259>> ollétejedi OLLE VILMOS (Siebenbrunn, 1888 – Budapest, 1985) huszáralezredesről tud.
- 14 A Hadtörténelmi Múzeum Hadtörténelmi Fotótára (IV/35), illetőleg Hadtörténelmi Levéltára (LGy 1892).
- 15 *Reggeli Újság* [Szabadka] XXII (1941. május 2.) 110, 5. o.
- 16 Kovács András filmje (1966) Cseres Tibor műve alapján.
- 17 A szerb bosszúállás eredményeként – későbbi tudomás szerint – RÓZSA MÁTÉ, KOVÁCS JÁNOST a partizánok kivégezték (Botka, 69. és 299. o.), úgyszintén ZEKE BELA Magyarországról érkezett községközi előjárót. A <www.huncor.com/delvidek4445/tisza.htm> szörnyű bosszúállásról tudósít – a semmiért. Ennek emléke oly elrettentő volt, hogy még a közelmúltban általam megkeresett egyes akkori szereplőkkel vagy hozzátartozókkal is előfordult, hogy még az emlék vagy kapcsolódás tényét is tagadva, riadtan zárkóztak el bármiféle kapcsolatfelvételtől. Maibb forrás – Teleki Júlia *Hol vannak a sírok?* Keresem az apám sírját, bőv. kiad. (Óbecse: Lux Color Printing 2007), 131–132. o. – az előbbi (14. jegyzet) tanúságtevők közül áldozatként listázza BOTKA FERENC és RÓZSA MÁTÉ földműveseket, DERKOVICS ISTVÁN villanyszerelőt és VÉGVÁRI (LUBASTYIK) SÁNDOR három gyermekes munkást, a következő fejezet 1941. május 21-én kelt listájában foglaltak közül pedig még DER SÁNDOR rendőrt és HERNYÁK ISTVÁN kereskedőt.
- 18 Vö. <http://en.wikipedia.org/wiki/Borovo,_Croatia> és <http://en.wikipedia.org/wiki/Bata_Shoes>.

Egy műszaki repülőtiszt naplója

- † Első megjelenésében Varga Csaba 'Egy műszaki repülőtiszt naplója (5/III. közelfelderítő század, Krivoj Rog, 1941. augusztus–szeptember)' *Haditudósító* IV (2011) 6, 45–47. o. & in <<https://ppke.academia.edu/CVARGA/biographical,-etc>> & <https://www.academia.edu/6119736/EGY_MŰSZAKI_REPÜLŐTISZT_NAPLÓJA_5_III._KÖZELFELDERÍTŐ_SZÁZAD_KRIVOJ_ROG_1941._AUGUSZTUS_SZEPTEMBER_Diary_of_an_air_force_officer_III_5th_reconnaissance_squadron_Krivoj_Rog_Ukraine_August_September_1941_->.
- 1 „1941/10. sz. Áp.” in a M. Kir. Szombathelyi Honvéd Repülőtér Gondokság VMK. által kiállított *Igazolványi lap*, 3. o., V. rovat.
- 2 <https://en.wikipedia.org/wiki/Kryvyi_Rih>.
- 3 Vö. pl. M. Szabó Miklós *A Magyar Királyi Honvéd Légierő a második világháborúban* (Budapest: Zrínyi Kiadó 1987), 97. o. és Hangodi László 'Az M. Kir. Honvéd 4/I-es nehézbombázó-osztály története, 1936–1942' *Hadtörténelmi Közlemények* (2003) 1 & in <<http://epa.oszk.hu/00000/00018/00023/12.htm>> [KÁRPÁT SÁNDOR rep. őrmester (Tapolca, 1985) emlékezésével].
- 4 Becze Csaba »Kör Ász«.
- 5 Lásd még kiterjedt, későbbi rekonstrukcióként Csizék *Repülőhétköznapiak*, 86–91. o.
- 6 Becze mai átírásában: Csumaki.
- 7 Lásd az előbbi jegyzetet.
- 8 Lásd 5. jegyzetet.
- 9 „[A] szintén Krivoj Rogon állomásozó III. közelfelderítő század [...] Sólymai mellett készségben lévő két szerelő, BIRÓ LAJOS és KIS-BÓCZ MIHÁLY szakaszvezetők haltak hősi halált a szovjet légitámadás következtében.” Becze, 66. o.
- 10 BECZE CSABA szóbeli közlése (2008) szerint a vezérkari jelentés még arról számolt be, hogy „felépülésükre nincs remény”, ugyanakkor kitüntetésükre előterjesztés történt.
- 11 A századnapló szerint „15.15-kor a kb. 1000–1500-on lévő teljesen zárt felhőrétegből K–Ny irányban 5 gép bukott ki [...] Martin bombázók.” A „kb. 20 kisebb-nagyobb bombák [...] (sok dögöltött volt köztük) [...] a közelfelderítő század és a műhely részleg körletére [...] estek. A közelfelderítő századnak két halott és 15 sebesült volt az áldozata. Szerencsére a sebesültek nem voltak komolyak.” TOMOR LÁSZLÓ százados, századparancsnok emléke szerint „egymás után vagy 25 örületes dörej rázta meg a levegőt...”, és „a bombázó-, a felderítő század és a mozgó repülőműhely sátrai és gépei közt hatalmas robbanófelhők terjengenek.” Becze, 65. o., majd fénykép is következik (155. és 156. o.) egy bombatölcsérről, illetőleg a két hősi halott ravataláról.
- 12 A tényleges állapotot a hivatalos igazolás így rögzíti: „M. kir. honv. III. kf. rep. szd. Orvos. Sérülési jelentés. / Jelentem, hogy Varga Gyula tart. hdgy. azáltal sérült, hogy f. évi szeptember hó 22-én a Krivoj-Rogi repülőtér elleni ellenséges bomba- és alacsonytámadásnál bombarepszdarabok érték. / Nevezettnél a homlok közepén vízszintesen elhelyezkedő 5 cm hosszú, roncsolt szélű, a csonthátyáig hatoló erősen

vérző sebzés észlelhető. A bal lábfejen az ugrócsont magasságában lencsényi erősen vérző bemeneti nyílás. A lábfej mozgásra igen érzékeny. Hasonló nagyságú bemeneti nyílás észlelhető a bal faron. / *Kórisme: XXI. 130. Lövési sérülések a homlokon és a bal alsóvégtagon.* / Nevezettet a 110. tábori kórházba szállítottam; onnan a hátsországba szállították. / Szombathely, 1941. XII. 9. Sz. Pság. HEGEDÜS ISTVÁN t. hdgy. {pécsét:} M. Kir. Szombathely 3. sz. Honvéd R.O.V.Á. / Sz. Pság." Összesen 39 napon keresztül feküdt kórházban s 16 héten át ambuláns kórházi kezeléssel házi ápolás alatt, míg egy havi további betegszabadsággal 1942. március 15-én újra egészségesnek nyilváníthatták.

A nagycsaládból BAJKA PÉTER emlékezett még idős korában is szeretettel nagyobbacska, a motorizáció iránt már akkor erősen érdeklődő kisfiúként a Honvédkórházban tett ismételt látogatására, ahol az apámat is gyógyító menekült lengyel sebész katonatiszt TADEUSZ ROLSKIVAL — aki bűjtatottságában az éjszakákat a kórteremben apámmal töltötte — úgyszintén megismerkedhetett.

Ki volt ez a fess, fiatal, lengyel férfiú? Gyula bátyám írja az elbeszélés másik hőse leányának, KARLINGER KINGÁNAK (2014. február 23.): „TADÉ bácsink a németek foglya volt a Siklósi várban, s amikor távoztak a németek, légüres térbe került. Így 'fedezte fel' Édesapád [KARLINGER GY. TIHAMÉR (1909–2000), későbbi pécsi sebészprofesszor; vő. <<http://www.nevpont.hu/view/10979>> és <<http://docplayer.hu/7332662-In-memoriám-prof-dr-karlinger-gy-tihamer-1909-2000.html>> — VC.s.], s vontá be a Honvédkórházba, és amikor az én édesapám bombatámadásban megsebesült, oda kerülve ismerkedett meg az akkor már ott bennlakó és magyarul még kezdetlegesen beszélő lengyel sebésszel. [...] S amikor meg a szovjetek jöttek be, ismét légüres térbe kerülve hozzánk 'kötődött': a Rákóczi utcai garázs Majláth utcai részén lévő pincében együtt töltöttük a 'felszabadulás' éjszakáját. Úgy gondolom, ez nem bujtatás jelleggel történhetett [pedig bizony azzal — erősítem meg most, V.C.s., hiszen emlékezem az erős szülői figyelmeztetésre akkori alig négyéves koromból: TADÉ bácsiról, bár lakásunkban, irodánkban, pincénkben, és abból nyíló mély óvóhelyünkön is folyton találkozgatunk vele, senkinek sem beszélünk!]. [...] Aztán nagynehezen visszakeveredhetett a szintén 'felszabadult' Lengyelországba, s valahogy rátalált fiatal feleségére, akivel a háború alatt semmiféle kapcsolatot nem tudott fenntartani, s aki valahol a szovjetek által visszahódított részen élt, állítólag partizán is volt. Eredeti helyükre már nem mehettek vissza, így kerültek a németek által elorzott nyugati lengyel területre; egy volt német főorvos lakását kapta meg Jelenia Gorában. [...] Egy évtized múltán TADÉ bácsi megtalálta velünk a kapcsolatot. Syrena típusú lengyel autójukkal el is jöttek Pécsre, magam pedig végzésemkor náluk vendégeskedtem Jelenia Gorában." Aki másnap válaszol, saját emlékekkel: „A Honvédkórházban bizony rejtgették, mert a németek többször is el akarták vinni (sőt, a magyaroktól is kapott felszólítást Apám, hogy szolgáltatssa ki), ám ő hol mint szükséges munkaerőre, hol mint járnai képtelen betegre hivatkozott rá, máskor meg egyszerűen a pincében bűjtatták (éppen úgy, mint a Bátánál lelőtt és megsebesült két amerikai pilótát), merthogy volt ott valamilyféle dugi-kórterem. [...]

De volt ő a Fiumei (ma Petőfi) utcai lakásunkon is (az még egy kisebb lakás volt, a páratlan, az Aidinger János utcai sarkon). Később az oroszoktól kellett félnie; de erről nem tudok részleteket, mert még Pécs eleste előtt Apámat már a frontra vezényelték. [...] Mikor Pécsét körülzárták az oroszok s a várost evakuálták, a kórház maradványát és bennünket bevagoníroztak, és irány: Ausztria! Apám valahogy megtudva azt, hogy merre halad a vonat (ez valahol a Balaton felé történt), egy katonai mentővel eljött és „lemenekített” bennünket a vonatról (persze abban a ruhában, ami éppen rajtunk volt, rajtam tíz hónapos koromban, bátyám két és feledik életében, alig valami batyuval); így kerültünk fel az ostromlott Budapestre (ahol megéltem első születésnapomat, meg a ’felszabadulást’, és így tovább).” Saját beszámolóját pedig e menekült lengyel orvostiszt egy beszélgetés során adja — Földessy Dénes ’A pécsi kórház lengyel orvosa’ *Dunántúli Napló* XXI (1964. november 15.) 268., ’Vasárnapi Napló’ melléklet, 4. o. & <http://library.hungaricana.hu/hu/view/DunantuliNaplo_1964_11/?pg=89&layout=s> —; eszerint „A kórházba érkező kiürítési parancsnak Rolski már nem tett eleget, összeszedte holmiját, aztán kiköltözött Vargáékhoz, a Rákóczi út 34 számú házba. Varga Gyula autószerelőt — ma az Autójavító Vállalat osztályvezetője — ugyancsak Rolski operálta, sőt a kórházban egy szobában feküdtek. Az ő pincéjükben bújt meg a legveszélyesebb napokban.”

„Szép élet a katonaélet” – levelek tükrében

- 1 Bizonyosan VARGA ISTVÁNról és Pintérné testvérének, korábban HORVÁTHNÉ, valamikortól VARGA ISTVÁNNÉ ANCIKÁRÓL van szó; vö. „Improvizáció” fejezet 11. jegyzet.
- 2 Itt és a következőkben nyilván az ő esetében is a borovói lezuhanás következményéről, s bizonyára szintén a pécsi Honvédkórházban eltöltött betegidejéről van szó, amiről viszont bennünket sem emlékezés, sem fénykép nem tudósít.
- 3 Igen; lásd kitüntetéseinek fotóját, amik közt nem szerepel egy német Vaskereszt, amit Krivoj Rog kapcsán kapott; ez az első közt volt, amit a háború után mecseki pataokban kényszerű óvatosságból elsüllyesztettünk; vö. „...csak múlásunk törvény...” (2012), 16. o.
- 4 KELEMEN ANDOR (1891–1967), 1921-től haláláig a pécsi belvárosi templom apátplébános, egyebek közt a *Tut-Ankh-Amen földjén* Útirajzok Egyiptomból (Budapest: Szent István Társulat [1927]) 216 o. szerzője.
- 5 Családtagok: lőfő felsőcsernátoni BAJKA MIKSA vezérkari tiszt, ekkoriban a IV. hadtest gépkocsi vontatási osztályparancsnoka (Kassa), apám Béla, ILONA, valamint már hivatásos tisztként szolgáló LASZLÓ testvére, valamint előbb említett húgának győri férje, RÖSZLER KÁROLY.
- 6 A <<http://genealogyindexer.org/view/1931H/1931H%20-%200067.pdf>> (1921), *Magyarország kereskedelmi, ipari és mezőgazdasági címtára* (Budapest: Rudolf Mosse Magyarországi Képviselője R.T. 1924) & <[https://library.hungaricana.hu/hu/view/FszekCimNevTarak_27_024/?query=SZO%3D\(petrezselyem%20j%C3%B3B3zsef\)&pg=4&layout=s](https://library.hungaricana.hu/hu/view/FszekCimNevTarak_27_024/?query=SZO%3D(petrezselyem%20j%C3%B3B3zsef)&pg=4&layout=s)>, 1225. o., a *Pécs-Baranyai Ismerető* (1934), 325. és

355. o., végezetül az *Alsódunántúli Címtár* (1937), 186. és 275. o. egyaránt e címet jelzi ZIDARITS IMRE mészáros lak- és cégcímeként — azon a telken, amelyen majd már kisgyermek korunkban egy háromemeletes, Bauhaus-modernségre emlékeztető bérház felépül. Lehetséges, hogy üresedéssel, eladásra kínáltan őseim fontolgatták üzemerületünknek nem elhanyagolható alapterülettel affelé történő szélesítését?
- 7 Bizonyára: Légierő Parancsnokság.
- 8 Egyfajta logikai rekonstrukció szerint az első és harmadik levélalkalmat megszületésem adhatta, talán közbensőként a másodikkal, amikor talán a borovói kényszerleszállás pécsi hospitalizációjára s abban anyám és gyermekei látogatására emlékezett.
- 9 Vö. pl. az első világháború-végi állapotokra vetítetten
- 10 Bizonyára: Távolfelderítő Osztály.
- 11 KEKSZ EDGÁR (1895–1982) az első világháborúban HERMANN GÖRINGET, a későbbi birodalmi marsallt is megismert repülő, Budaörsön 1941. január 1-től a Légi Fényképező Csoport, majd november 1-től, immár ezredesként, az 1. távolfelderítő repülőosztály, a háború végén a m. kir. légierők nagyhatású parancsnoka. Hazai életfogytiglani elzárásából 1956-ban menekült ki az NSZK-ba; vö. <<http://www.masodikvh.hu/szemelyek/g-l/k/486-keksz-edgar>>, népbíróági eljárása HU BFL - XXV. 1. a. - 5041 - 1945.
- 12 „vitéz BOTKA FERENC (Bácsföldvár, 1898, BORCSÓK ANNA)” in *Honvédségi Közlöny* (1944. május 24.) 23., 431. o.
- 13 Ü.m. Magyar Asszonyok Nemzeti Szövetsége; vö. <[http://lexikon.katolikus.hu/M/Magyar Asszonyok Nemzeti Szövetsége.html](http://lexikon.katolikus.hu/M/Magyar_Asszonyok_Nemzeti_Szovetsege.html)>.
- 14 DUPP BALINT (Dunabölkény, 1883 – Csuróg, 1944), 1923-tól Csuróg plébánosa, aki már húsvét vasárnapján prédikációjában bírálta a bevonuló magyar katonai magatartás erőszakosságát, s ezért fél évi börtönre ítélték. 1944 őszén viszont a kivégzett pópa partizán fia, noha DUPP a kivégzés ellen határozottan szembeszállt a megszálló magyar katonai hatóságokkal, a templom falánál őt is kivégeztette. Matuska Márton *Három mártírnk* Sörös Imre, Dupp Bálint, Nagy Győző (Szabadka: Életjel 2002), „Nyájával veszejtett”, 95–144. o. [Életjel könyvek 94] & <http://adattar.vmmi.org/fejezetek/1469/04_nyajaval-veszejtett.pdf>.
- 15 Vö. HU BFL XXV. 1. a. 2485/1946 in <<http://holocaust.archivportal.hu/>>, <<https://bhiweb.wordpress.com/about/>>, valamint Magyar Országos Tudósító XXIX (1947. december 11.) 20 & <https://library.hungaricana.hu/hu/view/MOT_1947_12/?pg=200&layout=s> és <<http://collections.ushmm.org/search/catalog/irn503394>>.

Családeredet

- 1 Ez apámra mint elsőszülöttre maradt; jelenleg Levente bátyám örzi.
- 2 Unokabátyám BAJKA PÉTER (Pécs, 1934. április 30. – Combi Lake, Auburn, California, 2012. július 17.) emlékalbumában s más dokumentumban is ilyen ösként egy bizonyos VARGA BOLDIZSÁR (Somogyvár, 1812 – ?) urasági hajdú és RESONYA ANNA (Somogyvár, 1818

- ?) szerepel; mindenesetre keresztszülő CZITKOVICS FERENC és KÖBOR MAGDOLNA.
- 3 Ugyanez az anyag VARGA FERENC dédapánkhoz – azonos adatú dédanya férjeként – (Somogyvár, 1842. július 28. – ?, 1905) születési/halálozási adatokat kapcsol.
- 4 Más dokumentumok szerint február 6-án; tanúként PINTER JÁNOS és ZÁLETZKY JÁNOS.
- 5 Egyéb változatokban PASUT / PASUTH / PASSUTH / PASCHUTT; TERÉZ lányuk házassági anyakönyvi kivonatában pedig PASUTH TERÉZIA.
- 6 Előbb említett Bajka-összeállításban (Barcs, 1845 –).
- 7 Ebből a házasságból születik 1864. november 7-én (keresztszülőként LIEBENTÜR JÁNOS és KANNER AMÁLIA) Szulokon az a hűg, aki 1940. január 21-én mint PFEFFER JÁNOSNÉ szűl. PASUTH AMÁLIA mikai lakos igazolni fogja (1848–49-es születésűre becsűlt) valahai hűga vallását.
- 8 PASSUTH SÁNDOR és KNAP ALOIZIA szűlőktől származó PASSUTH LUDOVICA ROSINA keresztelőjére 1863. március 14-én kerül sor Barcson – <<https://familysearch.org/ark:/61903/1:1:XKVV-JHP>> –, így hát az ara szűlei is feltehetően arrafelé élhettek ekkoriban.
- 9 Más dokumentumok szerint Szulok, illetőleg – így a Bajka-összeállítás szerint is – (Kálmánca, 1872. szeptember 20.).
- 10 Keresztlevele szerint – melynek tanúságában keresztszűlei HUMMEL LIPÓT és PÉTERI MARIA – 1872. szeptember 20.
- 11 A nagyapát búcsűztató parte – *Új Dunántűl* III (1946. december 15.) 285. 6. o. – adja tudtul: „**Minden külön értesítés helyett.** / Részvételátogatások mellőzését kérjűk. / † / Őzv. id. Varga Gyuláné szűl. Schwarczkopf Johanna mind a maga, mind gyermekei és rokonai nevében is nagy fájdalomtól lesűjtva, de a Mindenható akaratóban megnyugodva jelenti, hogy a jóságos férj, apa, nagyapa, testvér és rokon / **id. Varga Gyula** / e hó 14-én 5 óra 15 perckor becsűletes munkáséletének 75-ik, boldog házaseletének 42-ik évében a halotti szentségekkel megerősítve, lelkét visszaadta Teremtő Urának. / Földi maradványait december 16-án 14 óra 30-kor helyezzűk örök nyugalomra a pécsi köztemetőben. / Lelki üdvéért az engesztelő szentmisét december 15-én reggel 9 órakor a Pálosok templomában mutatják be. / **Nyugodjék békében!** / ifj. Varga Gyula, Bajka Miksáné szűl. Varga Johanna, Varga Béla, Röszer Károlyné szűl. Varga Ilona, Varga László gyermekei. Bajka Zsuzsa, Bajka Péter, Bajka Balázs, legifjabb Varga Gyula, Varga Levente, Varga Csaba, Varga Edit(sic! Judit helyett), Röszer Károly, Varga László, Varga Zsolt unokái. M. Varga Mária Magdolna, őzv. Tiborc Elekné sz. Mária testvérei. Ambrust Éva, Pézses Margit, SZŐDÉNYI Nagy Éva menyei. Bajka Miksa, Röszer Károly vejei. // A temetést a Gondviselés temetkezési vállalat rendezi. Pécs, Rákóczi-űt 38. T.: 18-31.”
- 12 További e házasságból született gyermek: a testvér VARGA FERENC (? , 1869 – ?), a századfordulón páfalui kovácsmester, aki majdani hitvesének neve számunkra ismeretlen (Barcs, 1875 – ?), és hűg VARGA AMÁLIA, VARGA TERÉZ, s a számunkra mint harmadik generáció számára mindmáigszintén ismeretlen – csupán id. Varga Gyula most,

az Arcanum Hungaricana-digitalizálásában felbukkant fenti családi gyászjelentésében mint „M. VARGA MÁRIA MAGDOLNA, özv. TIBORC ELEKNÉ SZ. VARGA MÁRIA testvérei” – özv. TIBORC ELEKNÉ SZ. VARGA MÁRIA. Az utóbbi alapít családot – nem ő lenne az, akivel alább bemutatandó SAS JÁNOS egyszer régen, mint NANA névre hallgató asszonnyal Mikén találkozott, felfigyelve arra, hogy nénémként szólt az apáca AMÁLIÁRÓL? —; az előbbi a Miasszonyunk rendjénél Pécssett (időközben Bölcskén is szolgálva) lesz apáca. A <<http://lexikon.katolikus.hu/V/Varga.html>> adatai szerint „VARGA AMÁLIA M. MAGDOLNA, CSA (Darány, Somogy vm., 1882. december 3. – Pécs, 1973. december 29.): apáca. – 1905. XI. 26: Pécssett lépett a rendbe. 1910: tanítónőképzőt végzett, VIII. 21: tette első, 1913. VIII. 28: örök fogadalmát. r.k.” Megjegyzem, AMÁLIA néninkkel tartottuk a meleg családi kapcsolatot, látogattuk a Zárdában, kiütetésük után (az egykori püspökszentlászlói püspöki nyaralóban való elhelyezésüket követően) mind Saséknak – lásd 12. jegyzet – a LAUBER-vadászkastély alatti Diósi dülőben elterülő szőlő nyári (terasz + nagy szoba + hall + konyha + spájz + nagy pince + garázs + kinti WC + 32 m-es kút) lakában, mind a pécsi püspöki palota ebédlőjében berendezett kényszerlakhelyükön; még KOPPANY fiamat is bemutatthattam néki.

E testvér VARGA FERENC gyermekei VARGA FERENC (feltehetően Barcs, 1900 – ?) és VARGA MARGIT (? , 1899 körül – Zalaegerszeg, 1959 körül). A fiúgyermekre a rokonság „kis Feri bácsiként” emlékezik, aki Zalaszentgrót környékén, Aranyodon élt malmosként LENKE utónevű feleségével. Igen kedves, szeretetreméltó ember volt, fiatalon halt meg, egy ostoba fogszezsizben. VARGA MARGIT férje HUBAY KÁLMÁN jónevű diagnosztika orvos Zalaszentgróton. Joviális, megtermett, pecsétgyűrűs, gáláns ember. Batthyány u. 38. szám alatti elegáns családi villájukban 1947 táján, Zündapp oldalkocsis motorunkkal a család arra utazván, kedvesen meguzsonnáztattak bennünket. Saját apósom, Dr. LIPTAI JENŐ (Budapest, 1906. március 9. – Pécs, 1977. december 24.), az archontológiák szerint 1944. október 28.: Zala megyei aljegyző, jegyző; 1945. július 9: helyettes főjegyző; novai járás, 1946–1947: szolgabíró, főszolgabíró, főjegyző; Zalaszentgrót, 1946. február 1. – 1948. április 8.: szolgabíró, főszolgabíró, főjegyző; 1948. április 8. – 1950. április 1.: segédszolgabíró, szolgabíró, jegyző) pedig szívesen emlékezett arra, hogy amikor kinevezett alispánként KLEMPA SÁNDOR KÁROLY helybéli plébánost mint kinevezett veszprémi püspököt – vö. <<http://lexikon.katolikus.hu/K/Klempa.html>> – kellett fogadnia, a HUBAY-házaspár milyen kedvességgel sietett porcelánok, ezüst étkészlet és hasonlók kölcsönzésével a segítségükre, miután ők maguk Erdélyből – ahol Nagyváradon jegyző – menekültként gyakorlatilag nincstelenek voltak. HUBAYNÉ asszony legalábbis a II. világháborút követő időktől sokat szenvedhetett férje kikapósságától. Emlékezetünkben vidéki nagyasszonynak nézett ki: nagyszerű, családjáért élő, öröklé mosolygós, természetes asszonyság volt. Amikor beteg lett, a férje epegondot diagnosztizált, ámde Zalaegerszegen mégis vakbéllel műtötték, és az operációba 1959 táján belehalt. A férj 1965 táján halt meg, szintén orvosi műhiba következtében.

VARGA FERENC házassága három fiúval áldott meg, s ezek egyike került Pécsre 1945–

48 táján Pius-főgimnazistaként, akit alkalmi betegségében az ottani betegszobában anyámmal visszatérően látogattunk, és aki hírek szerint 1956-ban disszidált. VARGA MARGIT házasságából egyetlen gyermek, HUBAY ATTILA (1927 körül) születhetett, aki fiatalságában Budapesten kezdett orvosi tanulmányait a megszerzett *absolutorium* ellenére nem fejezte be, mert szülei ellenkezése ellenére nősülni kívánt. Egész maradék életében fővárosi mentőtisztként boldogtalankodott haláláig. Özvegye HUBAY GÁBOR fővárosi gimnáziumi történelemtanár fiúkkal élt. HUBAY KÁLMÁNNak 1945-ben születik még HUBAY ILDIKÓ néven lánya, majd hamarosan még egy másik gyermeke is azon régi kapcsolatából, akit majd özvegyülésekor fog elvenni feleségül.

VARGA TERÉZ (Gyöngyöspusztá, 1875. március 29. – ?, 1919) pedig SCHUHMANN JÓZSEF (Mozsgó, 1873. február 4. – Lábod, 1950-es évek eleje), Csurgón kitanult mozsgói borbélynak, majd egyszersem saját üvegekkel forgalmazó szikvízgyártónak – 1899. novemberi jegyességüket s 1900. január 18-i házasságukat követően – hitvese lesz, akik később Lábodra költöznek. (Férjének apja a házasság idejére már néhai SCHUHMANN GYÖRGY mozsgói/barcsi kádár s anyja a barcsi FÖGLER TERÉZ; bátyja SCHUHMANN JÁNOS csurgói borbély, s van még egy huga, aki Barcsra megy férjhez – talán ő az a rokon, GUJZER FERENC barcsi masinista, vasúti tiszt felesége, akiket régi átszállásoknál pécsi rokonaik meg szoktak látogatni.) Házassági tanújuk egyik oldalról az asszony FERENC testvére, másik oldalról a férj anyai nagybátyja, a barcsi ácsmester FÖGLER MIKLÓS (? , 1858 – ?). (Gyönyörűséges e régi világról megtudni, hogy e kiterjedt rokonságból az anyakönyvvezető mindegyikükre elmondhatta: „személyesen ismerem”.) Gyermekeik SCHUMANN/SAS GYULA (Lábod, 1902. április 30. – Pécs, 1963. február 7.), GÉZA (Lábod, 1907 – Lábod, 1973), aki tanult fodrász, majd géplakatos ill. molnár lesz, és BÉLA (Lábod, 1910 – Pécs, 1971), aki Békéscsabán felsőrészkeszítőnek tanult cipész lesz Csurgón, utóbb költözve Pécsre; névmagyarosításukat majd az apa bátyja kezdeményezi (aminek okmánya viszont SCHYHMANNRÓL magyarosítást igazol 1928 februárjában). SAS GYULA neje RONAI LENKE lesz (jövővű fodrászcsaládot testesít meg, akinek fodrászata a pécsi Nádor-szálló alatti, későbbi Mecsek-cukrászda helyén van, s később költözik a Király utcai Palatinus szállodával szemben, talán az egykori Meinl-bolt utáni házba, mint RONAI- [államosítás után I. számű] fodrászat); s az ő gyermekeik végül MOHAROSNÉ SAS ZSUZSANNA (Pécs, 1936 – Pécs, 2014) és SAS GYULA (Pécs, 1941 –). SAS GYULA maga nagyapám tanonca, majd egy-két évig munkása, végül saját műhelyt nyit (lásd »Karosszériagyártás«, 66. jegyzet), s államosítása után is tartják egyedül ugyanott, akkor már mint a XIV. Autójavító Vállalat karosszériás telephelyén. Ezen adatokat a névmagyarosító fia, SAS JÁNOS (Lábod, 1935. április 18. –) uránérces gépésztechnikussal folytatott (2016. szeptember 23., 24. és 26.) telefonbeszélgetéseknek köszönhetem. A SAS-oldal emléke szerint a Varga-oldallal való kapcsolat – összejárás, székesegyházi körmeneteknél együttes részvétel – valamikor elhidegülhetett (amiben Béla bácsi keresztapám érdeklődése és olykori lábodi látogatása jelentett határozott kivételt). Igen szórt emlékfoszlányokból valamiféle értelmezhető történetet összerakva, valószínűleg

- házaságakor a TEREZ hűg komoly kölcsönt kap nagyapámtól, hogy férje házat vehessen s üzletét abban berendezhesse, amikor pedig e hűg valamikor a harmincas évei derekán meghal és a megözvegyült férj újra megnősül, nagyapám kéri rendezni a talán már közel két évtizedes múltú kölcsönt, s mivel nincsen ennek fogantatja, kilátásba helyezi a kérdéses ház elárvereztetését, ami már megteszi a hatását. Ezen új házaságból egyébként majd születik új gyermek is, SAS ISTVÁN, akiből szintén fodrász lesz.
- 13 Imént említett SAS JÁNOS arra vél emlékezni, hogy nagyapám (az 1928-ban Kókútként egyesített) Gyöngyöspusztán urasági bognárként kezdett el dolgozni; a <<https://hu.wikipedia.org/wiki/Kókút>> szerint akkoriban itt a gróf FESTETICS család déghi ágának birtoka – és vadászkastélya – volt; a bognárhelyről éppen megjegyzendő, hogy e kiskastélynak „déli szárnya a nagykanizsai postaút lóváltó állomásának romjaira épült.”
- 14 A németbolyi házassági anyakönyv 29/905. sz. bejegyzése; a keresztleveiben a szülők lakhelye Németboly 85, keresztszülők pedig HERENBACHER MENYHÉRT és neje HOCK KATALIN.
- 15 Házassági tanúk pécsi illetőségűek, KERESZTES VINCE (1873-ban született) hentes mézszáros és SCHMIDT JÓZSEF (1879-ben született) szíjgyártó.
- 16 Levente bátyám írja (2014. július 17.), visszatérve [Német]Bólyból: „Megismertem egy harmadunokatestvért, akivel részint apai, majd anyai ösök vonalán – neki dédanyja a mi SCHWARZKOPF dédapánk nőtestvére, és így az ő szülei – SCHWARZKOPF ALBERT úkapánk közös. Dédszüleink esküvői anyakönyvi kivonatán ez a SCHWARZKOPF ALBERT suszter van megjelölve mint szülő. BECK (majd BERCES) TAMÁS (bácsi) (1925–) vándorfestők által festett olajportrét mutatott e közös úkszülőkről. Nos, e BECK TAMÁS apja BECK BÉLA lakatos és hercegi sofőr; annak apja BECK GYULA szíjgyártó, anyja MORSCHAUER KATALIN. Ez utóbbinak anyja SCHWARZKOPF MÁRIA (1841–1921), akinek eszerint testvére a mi SCHWARZKOPF JÁNOS dédapánk (1849–1932), akiknek apja az a SCHWARZKOPF ALBERT, aki Versenden agyvérzésben halt meg, szőlőtelepítés közben.”
- 17 Gyermeük házasságkötési anyakönyvében már SCHULTZ JOHANNA.
- 18 Tanúk HIRTH JÁNOS és SCHENER (másutt SCHENCZ) MÁRIA.
- 19 Németboly Fő utcájában laktak. A mézesbábos és gyertyaöntő mester családi lakása, műhelye, majd üzlete is a templom és a mai Erzsébet-fogadó közti házban található, amely most fodrászüzlet – történetesen, piperecikkét képviselve »Schwarzkopf« márkafelirattal. Annak köszönhetően, hogy a pécsi vásárban RÓZSAS JÁNOS németbolyi nyugdíjas tanár, helytörténész történetesen rábukkant „JOHÁN SCHWARZKOPF” 1871. május 15-től 1909-ig gondosan vezetett üzleti naplójára, könyvméretű feldolgozásában – *A kézművesipar története Bólyban és vidékén* (Bóly: Bólyi Ipartestület 2012) 303 o. – egyszersmind monografizálni tudta (a mai Schwarzkopf-piperecikket is képviselő fodrászat helyén folytatott) iparűzését (182–193. o.). Eszerint HOFMAISZTER JÓZSEF 1862. június 26-án szabadittatja fel tanítványát; mintegy 30 km-es sugarú körben búcsúkon s egyéb alkalmakon (pl. Máriakéménd, Szederkény, de a Baranya-háromszögben is, mint Vörösmart és Baranyavár) vásárol, *de in Haus*, majd 1876-tól *in Gewölb* [utcára nyíló

- üzlethelyiségében] való forgalma fog a vásározás jövedelmezőségén felülkerekedni; kiegészítő viaszgyertya-öntése üzletileg nem jelentős (komolyabb tételben eladás csak 1895 áprilisában, WILHELM VON MONTENUOVO temetésére fog történni).
- Már gyermekkorunkban az utcán a ház előtt állott kidobottan a hasábos cigányteknő formára emlékeztető hatalmas – talán két, két és fél méter hosszúságot is elérő – viaszöntő köteknő, ami még néhány évtizede, a ház átalakítása előtt is ott volt, s arra látogatva JANKI nagynénénk felfedezte – azonosította – benne az eredetit.
- 20 Keresztlevél szerint születésekor lakás Németbóly 18., keresztszülők pedig KUBINYI ELEK h. plébános és édesanyja, TARNÓCZI ROZÁLIA.
- 21 Az ara lakhelye itt már Némbetbóly 279; tanúk SZIEBERTH KÁROLY és SCHIPPERTH JÁNOS, előbbi a falu egyik leggazdagabb földművese, utóbbi a másfél évtizede nyílt postahivatalának a vezetője.
- 22 A frigy aranylakodalmára a leszármazottakkal közösen készült tablóképen – amit keresztapám, Varga Béla halála s családi lakuk felszámolása után középső gyermekük, ESZTER kedvesen átadott nekünk – a középre rendezett ösök fölé helyezik el a bizonyára legidősebb SCHWARZKOPF AMÁLIA lányukat [MÁLCSI tantit] (Németbóly, 1875. július 10. – 1947) és férjét, SZÜNSTEIN JÁNOS LAJOST (Németbóly, 1860. november 16. – ?), kiknek hét gyermeke született; szüleik közt s a tabló jobb és bal karéjában elhelyezve pedig, középtűt, a bizonyára legidősebb SZÜNSTEIN MARGIT és körorvos férje, dr. GUTH JÓZSEF (1887–?) (akiknek a leányai a hajadonnak maradt, tanárként Pécssett működött ERZSÉBET és MARTA), jobbszált NÁNDOR, HILDA, valamint a katonatisztként SZOMORYTA magyarosító LÁSZLÓ (1896. január 11. – 1979), balszált pedig IMRE, MAGDA és JÓZSEF. A jubiláns ösöktől balra pedig az utóbb Kispesten élt SCHWARZKOPF ANNA látható, GELDNER vezetéknévű férjével.
- Megjegyzendő, hogy vitéz SZOMORY LÁSZLÓ ezredes a kormányzótól 1943. január 14-én (1.330/eln. 8/e. in <<http://kituntetes.webnode.hu/kituntetesek/horthy-korszak/magyar-erdemrend-erdemkereszt-es-erdemerem/magyar-erdemrend-lovagkeresztje-hadiszalagon/>>) megkapta a Magyar Érdemrend Lovagkeresztje hadiszalagon kitüntetését. Az ő gyermekei az egykor a pécsi Piusba járt GYÖRGY, valamint a Pécssett élő MARTON PÁLNE SZOMORY SZUSZA, akinek érdekes emléke, hogy gyermekkorában még járt szüleivel rokonlátogatóba Barcsra (!), továbbá hogy a három SCHWARZKOPF-lány 1947-ben találkozott Németbólyban, s az ezt követő napon halt meg legidősebb testvérük.
- 23 További testvérek VARGA JOHANNA (Pécs, 1907. szeptember 7. – Szombathely, 1988. december 20.), aki Pécssett 1929. december 12-én lép házasságra az akkor m. kir. honv. szds. – és a családba elsőként beházasodó református – (lófő felsőcsernátoni) BAJKA MIKSAVAL (Bálintz, 1898. október 12. – Pécs, 1965) [pécsi 875/1907. szül. sz., valamint 522/1929. hgi sz.]; VARGA MAGDOLNA MÁRIA (Pécs, 1908. december 20 – Pécs, 1911. december 6.) [1084/1908. szül. és 1007/1911. hti sz.], aki torokgyikban halt meg; VARGA ILONA (Pécs, 1913. április 9. – Győr, 1974. december 18.), aki Pécssett 1937. június 12-én házasodik ROSZLER KÁROLY papirárú nagykereskedővel (Győr, 1910. október 20.

- Győr, 1987. szeptember 18.) [367/1913. szül. és 228/1937. hgi sz.]; végezetül pedig VARGA LÁSZLÓ (Pécs, 1914. december 12. – Mátészalka, 1974. január 12.), aki Mátészalkán 1942. december 24-én lép házasságra SZODÉNYI NAGY ÉVAVAL (Szatmárnémeti, 1920. április 21. – Mátészalka, 1997. április 12.) [1196/1914. szül. sz.].
- VARGA JOHANNA polgári lányiskolája után 1924-től a szülőknél az adminisztrációban segít, s így ismerkedik meg a pécsi dandárnál autós előadóként 1925–1934. közt szolgáló Steyr autóját a cégnél garazsírozó BAJKA MIKSAVAL. Esküvőjükre ZSOLNAYÉK visszaköltösznek a cégtől a nekik egykor cégüktől épített batárt. Nagycsaládi tudomás szerint harmadik gyermekük, BALÁZS is egészségesen születik, s csak általuk a Szőlő északi oldalára épített toldalékszoba rossz szigetelésű nedvessége okozta agyhártyagyulladásban [*meningitis*] vakul meg. Ilyenkortájt, s talán éppen ezzel összefüggésben kellett eladnia büszke hozományát, autóját is.
- VARGA LÁSZLÓ a Széchenyi-gimnáziumban érettségizik, majd az Erzsébet Tudományegyetem jogi karán négy év múltán abszolutóriumot szerez, ám a korszellelem s a hivatásos tiszti sógor, MAXI biztatására („Ilyenkor a hazát kell védeni!”) átmegy a Ludovikára, tüzérnek. Erdélyi bevonulás, majd a 2. magyar hadsereg egy légvédelmi ütegének parancsnoka. A *Honvédségi Közlöny* 1941. június 18. száma már a hadnagy „Dicsérő Elismerés a hadiszalag és a kardok egyidejű adományozásával” kitüntetéssel rögzíti. Felesége gazdag szatmárnémeti református ügyvédcsalád gyermeke, a Nyíregyházi Tanítóképző végzettje, német műveltséggel is bíró tanítónő, aki körömfestésével, kávé s cigaretta melletti olvasás-kedvtelésével a nagycsalád némiképpen kirívó színtöltője. Utóbbi édesanyjának (VADNAY MARGITNAK) testvére, VADNAY ZOLTÁN Hirdre nősült „Szentlélek” gyógyszerháza és barátjuk, nálunk 1934-ben vásárolt Steyr Puch-jával, CSELENYI JÓZSEF körorvos útján jön létre az ismeretség. Házasságuk a völegény első rövid szabadsága alatt kötődik; a frontra visszatérve kap tüdőgyulladást, majd tbc-fertőzést, amivel 1944-ben már a pécsi Honvédkórházba küldik, s állapotát utóbb a Korányi-intézetben – korabeli eljárás szerint – az érintett tüdő összepréselésével stabilizálják. Gyermekeik VARGA LÁSZLÓ (Mátészalka, 1944. május 4. –) gépészmérnök és VARGA ZSOLT (Pécs, 1945. november 8. –) mezőgazdász.
- 24 „Mély fájdalommal tudatjuk, hogy VARGA GYULA, a XIV. Autójavító Vállalat nyugdíjasa, Pécs, Szigeti u. 39. sz. alatti lakos július 10-én életének 74. évében meghalt. Temetése július 21-én, hétfőn délután 3 órakor lesz a központi temetőben. A gyászoló Varga család. Részvétlátogatások mellőzését kérjük.” [*Dunántúli Napló* XXXVII (1980. július 17.) 195] és „KÖSZÖNET: Köszönetet mondunk felejthetetlen halottunk, VARGA GYULA temetésén megjelenteknek, akik utolsó útjára együttérző szívvel elkísérték. Köszönjük a szép koszorúkat, csokrokat, melyek sírját elborították, a levelekben és táviratokban kifejezett részvétnyilvánítást. Felesége és fiai.” [*Dunántúli Napló* XXXVII (1980. július 30.) 208].
- 25 A pécsi 706/1906. ill. győri 4/1916. sz. születési anyakönyvi, valamint a pécsi 515/1936. sz. házassági anyakönyvi bejegyzése.
- 26 Valamennyien Pécssett, a Rákóczi út 34. szám alatti otthonunkban, s – bár a barát

- MIHÁLYI PISTA bácsi [gyászjelentése in *Dunántúli Napló* XLI (1984. január 15.) 14. 6. o.] volt anyám nőgyógyásza —, a pécsi jónevű RIZSOVSZKYNE bába-segítségével születetten: [legifj.] Varga Gyula (1938. április 30. –), Levente (1939. december 24. –), orvosok, és Csaba (1941. május 25. –), jogász.
- 27 [103/1910 szül. sz.], aki Zomborban 1942. július 11-én házasodik PENZES MARGITTAL (Zombor, 1924. július 1. – Pécs, 2006. október 2.).
- 28 Keresztszülő SCHULIK FERENCZ üveges és PANNER ANNA.
- 29 Keresztszülő BARTOLOVITS FERENCZ csizmadia és ZSIVKO KATALIN.
- 30 Házassági tanú GRÓSZ FLÓRIÁN fazekas [figulus] és KLOMPANER FERENC vállalkozó [molitor].
- 31 Az előbbi győri őszám volt, az utóbbi pedig, amennyiben netalán Mohácson maradt s született gyermeke, úgy nem Armbrust nevet hordozott; ám két háború közti, délvidéki Bács-beli képeslapokon kiadóként szerepel egy bizonyos TOPALITS IMRE.
- Megjegyzem, hogy néhány évtizeddel ezelőtt, amikor még nyomtatott telefonkönyvek képezhettek információs alapot, főként Baranyában s mindenekelőtt Mohácson még tucatnyi Armbrust vezetéknévű személy élt.
- 32 Keresztszülő GAÁL LÓRINCZ és PASICS BARBARA.
- 33 Keresztszülő MÁTICS ISTVÁN bérlő és SZABÓ BORBALA.
- 34 Házassági tanú VIRÁGH KÁLMAN földbirtokos (1852–?) (Jobbaház) és HILBERT KÁROLY sertéskereskedő (1855–?) (Győr).
- 35 Keresztszülő KOKAS GYÖRGY és PÖDER ANNA.
- 36 Keresztszülő VOJCSEI VENDEL molnár művész és SZALAI ERZSÉBET.
- 37 Házassági tanú FARKAS JÓZSEF vállalkozó [molitor] és KRÁNICZ PÁL mezőgazda [agricola].
- 38 HAUER-rokon a Zalaegerszegré visszavonuló – anyám kéziratos címzésével – „Nagyságos és Nemzetes vitéz KOKAS ERNŐ őrnagy”, valamint a pécsi Petrezselyem utca csaknem nyugati vége földszintes házának jobbfelét lakó, általunk látogatott ny. tanítónő, a szintén Csornán született KOKAS ILONKA néni. A <<http://levlista.theke.hu/pipermail/csaladtortenet/2012-September/006904.html>> szerint „vitéz KOKAS ERNŐ őrnagy, Szombathely; Csorna, *1893. Bevonult a cs. és kir. 72. gyalogezredhez, a V[itézi] R[end] szék tartója. Kitüntetések: III. osztályú katonai érdemkereszt kardokkal, Signum Laudis ezüst, kardokkal, Signum Laudis bronz, kardokkal, I. osztályú vitézségi érem (nagyezüst), II. osztályú vitézségi érem (kisezüst), III. osztályú vitézségi érem (bronz), Károly csapatkereszt, Sebesülési érem, 3x-i sebesülés.” A *Köszeg és Vidéke* LV (1935. július 7.) 27. 2. o. házasságáról tudósít „Dr. KOVÁCS ISTVÁNNÉ ANNA leányával”.
- 39 Léghajót mutató fémplasztikás, börtartós bajonett maradt utána; jelenleg nálam.
- 40 *Dolgozók Lapja* [Tatabánya] XXII (1967. március 14.) 62. 7. o.
- 41 Negyvenedik szolgálati évét 1958. június 18-án töltötte be, mikor is az OTP vezérigazgatója, LÁSZLÓ ANDOR – nyugdíjba vonulásával egyidejűleg – felügyelő címet adományozott neki.
- 42 Erre semmiféle nyom – számunkra, gyermekek számára korábban – nem utalt. 2016 késő tavaszán, a győri temető adatainak internetes böngészése – <[366](http://temeto.</p>
</div>
<div data-bbox=)

- komszol.hu/> – során derült csak ki, hogy egy bizonyos fenti adatú AMBRUST KÁROLYT 1917-ben eltemettek a Győr Nádorvárosi Köztemető XXIV e 17 parcellájában, amellyel azonos, XXIV e 17 parcellában fognak majd másfél évtized múltán, 1931-ben eltemetni egy bizonyos fenti adatú AMBRUST LAJOST (akit mindmáig családi elbeszélések nyomán második gyermeknek, TÁNCI bácsink öccsének hittünk), s őket az azonosítja ösömmel, hogy a család számára persze eredeti okiratban ismert adatú nagyapámról kell mondja a temetői feljegyzés, hogy ezt az egyező születési és halálozási dátumú AMBRUST LAJOST majd további fél évtized múltán a szomszédos sírhelyre, a XXIV e 18 parcellába temetik.
- 43 Anyánktól, nagybátyánktól tényszerűen csak annyit hallhattunk róla, hogy özvegyülő anyja közelségében maradván, inkorrekttség folytán két testvérével is megromlik viszonya, s valamikor – talán éppen a szülői ingatlan eladása után – a fővárosba költözve családot alapít, miközben véle, szeretetlensége okán, minden kapcsolat megszakad.

Családélet

- 1 Bálint Sándor *Autógyártás Magyarországon* in <<http://www.scitech.mtesz.hu/22autogyartas/index.html>>.
 - 2 Levente bátyám emléke, hogy a mi Szöllönkkel szemben, a Mátyás Flórián út túloldalán, valamivel lejjebb, egy egyemeletes házban laktak szüleinkkel nagyjából egyidős gyermekei.
 - 3 Különösen mint pl. az *Automobilismus és a Südost-Export*, különösen Sonderheft 1943 számain.
 - 4 Míg RÖSZLER győri nagybátyámék papír- és írószer-nagykereskedésből először kiskereskedéssé lettek, majd csak áruik előzetes kiárúsításával és a maradéknak családi szétosztogatásával érte őket az államosítás. Magam is emlékszem, amikor hatalmas, vagy húsz kilós csomag érkezett Győrből: úgyszólván évtizeden át az ebben nekünk juttatott papír- és írószernemüket használtuk.
- Ott is egykor a papa alapította, s a fia továbbfejlesztette a céget. A *Központi Értesítő* 21 (1896. augusztus 23.) 69, 1152. o. adja tudtul: „Győri törvényszék 1896. aug. 10. 4819. sz. 693/1 / RÖSZLER KÁROLY győri lakos / Főtelep Győr / Rösler Károly zenemű-, papír-, könyv-, és írószer kereskedő” (amibe képeslapok fotózása, sőt a képeslap- és könyvkiadás is belefért), majd a *Központi Értesítő* 68 (1943. április 1.) 13, 494. o. módosít: „DOBRÓSSY és RÖSZLER papírnagykereskedők. Győr, Cuczor Gergely u. 5. / Győri kir. tvszk 1942. X. 29. Cg 352/1942. 1002/1. – Az 1942. évi szeptember hó 26. napján alakult közkereseti társaság tagjai: DOBRÓSSY LÁSZLÓ és RÖSZLER KÁROLY győri lakosok, akiknek üzletköre: papíráru, írószer, képeslevelezőlapokkal való nagykereskedés, továbbá zacskóragasztóipar. A céget a cégtagok együttesen képviselik és jegyzik olyképen, hogy az előnyomatott vagy előírt cégszöveg alá együttesen teljes nevüket írják. (VIII. kötet. 271. lap.) (1943–13.)” Az 1840 táján Morvaországból bevándorolt ős vásárolhatta meg az ősi (falaiban török ágyúgolyókat is őrző) házat, melynek századelős átalakításakor a földszintből üzlet, az udvarból s istállóból papírraktár lett

- 5 Habár MIHALYIÉKTÓL kezdve számos szülészorvos ügyfele, ismerőse, barátja volt szüleimnek, mindhárman otthon, bába segítségével születünk. Mint utóbb kiderült, a történelem véletlene folytán gyakorlatilag majdhogynem az egykori római császári palota trónterme? szentélyrésze? fölött. Hiszen szinte centikkel a nemrégiben (2008) feltárt romok fölött lehetett mind olajpincénk alapozása, mind benzinkutunk mélybe süllyesztetten betonba ágyazott acéltartálya, s éppen szülői szobánk körül e trónszékszerű végződés. Igaz, már a XX. századelőn azonosítottak itt római lelőhelyet, s az ingatlan Tulajdoni lapjára is bejegyezték, hogy a Művelődésügyi Minisztérium 63837/1967. rendelkezése szerint „régészetiileg védett terület”; és megnyugtató, hogy amint feltáró régészeként telefoni kérdésemre TÓTH ZSOLT készségesen elmondta (2016. március), sem alapozási sérülést, sem olajszerű szennyeződést nem észlelt a romokon.
- 6 Bányászati fúrások nyomán előkerült gyógyvize okán 1928-tól létrejövő, majd fejlődő egykori melegvízű csodahely, akkor készült eklektikus-modern szállodája ma is védett építészeti emlék; vö. <<https://hu.wikipedia.org/wiki/Sikonda>>.
- 7 Volt egy másik ANNÁNK is, gyereklányként, akitől viszont Levente bátyám tbc-fertőzést kapott, amivel a pécsi gyermekkorházban s a zugligeti magán gyermekszanatóriumban egyaránt hosszabb időt kellett töltenie.
- 8 Vö. „...csak múlásunk törvény...”, 16–17. o.
- 9 További csatlakozásokkal Varga Béla lakásában, garázsában, valamint külön irodájában.
- 10 Uo., 17. o. Hiába a sok kimozdulás s a nyarak, mégis csak flasztergyerekek voltunk. Örömmel fedeztünk fel „saját forrást” az olajpincében, pedig csak csőrepedésre leltünk; Oroszlórol kapott Pacsuli kutyát, az ablakaink alatti hasadék mosogatóleves lavórjában teknőst, s persze egérfogó cicákat kényeztettünk; legszebb estéli játékunk a fürdőkádban vízbeszívó-vizkilövő kétcsöves-membrános, kanóccal üzemeltetett, hangos pöfögéssel körbeszaladó kis pléhcsónak, valamint a szellemes löverseny volt, mely papírlapra nyomtatott tűzvezetők sorával, cigarettavéggel egyszerre megperzseltén, előre nem látható sebességtérítéssel ért el céljához, véletlenszerűen jelölve ki győztesét.
- 11 Bátyáim emlékezése szerint legkisebbként én állandóan a Mami után nyivákoltam, szaladtam, visitottam, aki esetleg a Szöllőbéli társaságban viccelődve s a helyzetet élvezve mosolyogva elbűjt, amire én még jobban visitottam: „Mamiiii! Mamiiii!”, hihetetlenül éles hangon, míg csak saját lábamba keveredve el nem botlottam, amire fel még inkább visitottam. Ilyesmire horkant fel – bizony, joggal – a nagypapa.
- 12 ÉDENHOFFER GYULA (Pécs, 1914 – ?), dr. phil., vegyészmérnök, a *Dunántúli Napló* XVII (1960. augusztus 2.) 181. 2. o. szerint a Pécsi Szénbányászati Tröszt pécsújhegyi laboratóriumának vezetője; – „Lyceum u. 7.” „Éden drogéria. (Alakult 1920-ban. Cégtulajdonos Édenhoffer Gyula.) Fotocikkek, amatőr felvételek kidolgozása. Nagyítások. Kötszerek, vegyszerek, gummi árúk.” *Pécs-Baranyai Ismertető*, 208. és 303. o.; háborús szereplésére lásd <<http://www.hungarianarmedforces.com/berekmeri27.htm>>.

- 13 GOTHÁR LAJOS (Egyházbér, 1913 – ?), orosz-lói vegyeskereskedő és vendéglős fia, anyám győri barátnőjének, egyszersmind keresztanyámnak férje.
- 14 HOFFMANN LÁSZLÓ (Pécs, 1897 – Donkanyar, 1943) építésmérnök, építészvállalkozói irodát nyit („okl. építész, Ráth u. 35.” *Pécs lexikon*, 230. o.), rendkívüli számú s változatosságú jelentős pécsi épületek tervezője, neobarokkos indítással funkcionalista, art deco beütéssel; vö. *Pécs lexikon*, 307. o.
- 15 A GOSZTONYI GYULA tervezte kertvárosi templom (1941–1945) ihletője, 1939–1953. évek közt plébánosa, a *Vigilia* több tanulmányának szerzője.
- 16 Lakásán (Pécs, Mátyás Király út 14.) elhelyezett emléktáblája szerint „DR. KERTÉSZ ENDRE (1906–1991) ügyvéd, neves kisgazdapárti politikus, 1945–1947 között Baranya megye főispánja, 1956-ban a Baranya Megyei munkásság Nemzeti Tanácsának elnöke”; vö. <<http://www.eugyintezes.pecs.hu/static/tempPdf/97ren28.pdf>>. Apám gimnáziumi osztálytársa. Politikai pályafutására lásd <<http://www.pecstortenete.hu/index.php/component/content/article/95-tanulmanyok/249-laczko-tna-agnes-adatok-dr-kertesz-endre-politikai-palyakepehez>>, adalék gyanánt pedig <<http://hethathatar.hu/hethatar/?p=32047>>.
- 17 MATTYASOVSKY-ZSOLNAY PÉTER (Pécs, 1913–Pécs, 1994) üzemgazdász, Erdély visszatértekor a Kolozsvárott bérlet gyár részleg (Írisz kerámiagyár, 1941–1945) vezetője; vö. <<http://www.csgyk.hu/baranyai-neves-szemelyek-bongeszo/?nevezszemelyazonosito=7409>>. Felesége MARIA ANTOINETTE SULKOVSKA lengyel hercegnő, mindketten koholt vádakkal börtönbe kerültek. Egy figyelmen kívül hagyott bekövetkezett közlekedési baleset kapcsán a *Dunántúli Napló* XXVII (1960. augusztus 26.) 199. száma még mindig „57 éves portás, Pécs, Kilián György u. 4. szám alatti lakos” ügyéről tud csak beszámolni, mert szüleim nagyon jó, képzett s okos barátját vagy a szocialista humanizmus és állítólagos gazdaság-központúság a végnapjaiig sem engedte akár segédmunkásságig felemelkedetni, vagy maga háritotta el, hogy a szocializmussal bármiféle, akár munkaviszonybeli közösséget vállaljon – fővárosi művészettörténész hasonló fia szerint (2016. szeptember telefonbeszélgetés) annak belátásából, hogy bárhol bármilyen tennék is felelősnek, a legkisebb gikszerért őt már a kor eljárását ismerve azonnal politikai bűnözőként, szabotorként kezelnek; vö. még *Pécs lexikon*, 494. o.
- 18 PATTON JÁNOS (Máza, 1904 – Pécs, 1998) 1943-tól pécs-gyárvárosi plébános, a Keresztény Munkásifjú Mozgalom egyházmegyei megbízottja, a pécsi Kolping Család egykori elnöke, apámnak gimnáziumi osztálytársa.
- 19 RIHMER LÁSZLÓ (Pécs, 1904 – Pécs, 1982) bányamérnök, jogász, földtanból – lásd Granasztói Rihmer László *A pécsi (pécs-bányatelepi) mammut* (Pécs: Haladás Nyomda 1935) 158 o. [Specimina dissertationum Facultatis Philosophicae Regiae Hungaricae Universitatis Elisabethinae Quinqueecclesiensis] – és államtudományból egyaránt Pécsen doktorált; úttörő tevékenységéhez s a RAKOSISTA években meghurcoltatásához vö. <https://hu.wikipedia.org/wiki/Rihmer_László>, <http://www.mecsek.gportal.hu/portal/mecsek/upload/338424_1383252497_01806.pdf>, <[369](http://www.pecsi-

</div>
<div data-bbox=)

- banyasz.hu/rovatok.php?id=131> és <<http://lexikon.katolikus.hu/R/Rihmer.html>>.
- Az 1. sz. cserkészigazolvány birtokosaként a pécsi 47. sz. P.C.F. cserkészcsapat alapító tagja, apámnak már közös gimnáziumukból barátja. Amikor még gyermekek voltunk, a Gyermekklinika átellenes sarkán lévő Bányakapitányság munkatársa, amikor pedig érettségim körül továbbtanulásom iránya kinjában többször lakásán barátsággal fogadott, komlói főmérnök.
- 20 Arra a csodára, amit a falusi hentességből vízimalom-építésen és strandfürdővel, kocsmával, kuglipályával, végül fizetővendég-szolgálatlaltal és vendégei kosztoltatásával TICHY GYÖRGY bácsiék a maguk s falujuk hasznára és a pécsi turista polgárság gyönyörűségére véghezvittek, végül gyalázatos kommunista *Justizmord* sorsára, lásd <http://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/magyarorszag_i_nemzetisegek/nemetek/obanya/obanya_es_az_obanyai_nemetek_bemutakozasa/pages/001_falukep.htm> és <http://arch.et.bme.hu/arch_old/korabbi_folyam/20/20frey.html>, saját emlékeim tükrében pedig „...csak múltasunk törvény...”, 20–21. o. Az apa kivégzését követően, 1953-ban ráadásul – emlékezik (2012. december 2.) leányuk, az 1944-ben született TICHY TERÉZ – a maradék családot is kizsuppolták falujukból, valahová az Alföldre.
- 21 Vö. uo. 18–19. és 19. o. S a kirándulásokba ágyazódik, hogy hátizsákba vittük a második világháború után a leginkább eltüntetendő „bűnjeleket” – háborús emlékeket, mint magyar vagy szerb kitüntetés, acélisisakot, bajonettet, tisztí ékítményt – a Nyugati Mecsek erdeibe, hogy patakágyakban helyezzük el szomorúan ezeket.
- 22 Egyik korai lázadásom is ehhez kapcsolódik: nap nap után dacosan – egész napos strandon lét után csapzottan – az esti fürdetésen kinyilatkoztatva, hogy „még a lábujjam sem érte a vizet!”
- 23 A háború után rendkívüli biciklihiány volt. Apánk ekkor újította fel saját Adler gyártmányú igencsak nehéz, mert a pedálagyban elhelyezett fogaskerekes sebválvóval felszerelt régi kerékpárját. Gyula bátyám emléke, hogy egy alkalommal kis-nagygyerekként egyedül kellett Németbólyból hazakerekéznie, mert visszaköltözködéskor nem fért már be a DKW-ba – s ez akkor egy legfeljebb tízéves kölök számára mekkora teljesítménynek számított!
- 24 Vö. „...csak múltasunk törvény...”, 13–14. o.
- 25 PREKACZKA ISTVÁN segítő munkásunk leánya emlékezik úgy vissza apja elbeszélésére, miszerint anyám „kemény nő”, „úrino” volt, aki „megjelent”.
- 26 Uo., 14–15. o.
- 27 Varga Csaba ‘Hevesi András emlékezete’ *Hetedhéthatár* (2012. július 14.) in <<http://hethathatar.hu/hethatar/?p=19563>> & *Somogy XXXIV* (2016) 1, 67–74. o. & <http://berzsenyi-tarsasag.hu/wp-content/uploads/2016/06/NyomdaOK_Somogy_1_szam.pdf>.
- 28 Állandó önállósodásomnak voltak persze árnyoldalai is. Merthogy elcsavargó típus voltam, aki igényelte, hogy a Szöllőből, a pálosok alatti nagyszülői birtok nagycsaládi hétvégi találkozásairól hazajöve egyedül találjam meg utamat. Három-négy évesen

egyszer ez nem jött össze, s egy, az utcasarkon pityergő gyerek látványára a fél város összeszaladt. Addig, míg MISA, szovjet közlegény hadiüzem-őrünk oda nem jött, s fel nem ismerte a kölkökben kis barátját. Hazahozott, s finomságukkal, cukrozott zsíros kenyérrel kínált, mire talán cselédünk megérkezett. A cérna persze alig pár száz méternyire szakadt el velem honunktól. Vö. „...csak múlásunk törvény...”, 15. o.

29 Hasonnevű mérnök fiának emléke szerint papája, mint szintén autóbolond, háború utáni életében végig siratja, hogy még a háború során elveszítette autóját. Ezért beteg nyomorúságában egyetlen vágya, hogy szerezzen, és örökségéből származó szőlő-részét el is adja (60e Ft) – amit felesége ráhagy: ugyan tegye már, ha örömet ez ad néki –, hogy egy használt Trabanthoz hozzájuthasson (55e Ft). Mint fia emlékezik, voltaképpen örökségét „eltapsikolta”, hiszen a SZTALINIZMUS elmúltával egy szőlőbirtok értékben csak növekedhetett, míg egy jármű csak zuhanhatott.

30 <http://olive-drab.com/idphoto/id_photos_diamondt_968.php>.

31 TÓTH LASZLÓ (Vajszló, 1930 –) üzemmérnök; aki utóbb pontosan itt AFIT-üzemvezető, majd a Szigeti úti autószervez vezetője (1976–1990) lett, így emlékezik – 2016. augusztus 19-én megküldöttén – pályakezdekésekor találkozására apámmal és kereszta pámmal: „Fiatl autószerelőként együtt dolgoztam Varga Gyula és Varga Béla bácsiékkal a Pécsi Autójavító Vállalatnál. / Először Gyula bácsit ismertem meg, mert a motor nagyjavító részlegnél dolgoztam és ő volt a vezetője annak a részlegnek, amelyik a kiszerelt Csepel motort szétszedte, mosás után hibafelvételre az alkatrészeket, amiket aztán elvitték a felújító műhelyrészekbe – lakatos, villanszerelő, adagoló, főtengely köszörülés, motorblokk és így tovább – majd javításuk után a motorfelújító részlegbe, ahol a csapágyazás, illesztések, összeszerelés, bejáratás történt. Ide nagyon pontos előkészítés kellett, a legkisebb csavartól a motorblokkig. Itt volt különösen fontos Gyula bácsi munkája, aki maga is pontos, precíz munkát végzett és ugyanezt követelte meg beosztottjaitól is. Megfelelő szervezési készség kellett hozzá, ami öbenne nagyon magas fokon megvolt. Nem volt olyan eset, hogy hiányzott volna egyetlen alkatrész is az erre rendszeresített fiókos dobozokból. Ha mégis valami probléma felmerült, ő azonnal intézkedett. Idővel személyesen is nagyon jó barátságba kerültem vele. Amikor később aztán elkerült a technikus-normás műszaki irodába, akkor is szívesen elbeszélgettem velem. Életéről, műhelyéről nemigen beszélt, inkább üzemi, szakmai dolgokról, valamint gyerekeiről. Nagyon tiszteletreméltó ember volt. / Béla bácsival másik műhelyben, majdnem egymás mellett dolgoztunk egy ideig. Ő a Csepel más fódarabjainak javításával foglalkozott. Nagyon precíz munkát végzett. Ő tanított meg például a kormány, a váltó, a futómű felújításainak fontos elemeire. Reggelente sokszor mentünk az üzembe együtt, mert egy irányból jártunk dolgozni. Nagyon jószívű embert ismertem meg öbenne. / Mindkettejükről csak jó emlékeim vannak.”

VARGA BÉLA: Emlékeim a pécsi Varga-cég történetéről

- † 1980 augusztusában folytatott beszélgetések során feljegyezte Varga Csaba.
- 1 Kétezer körüli lélekszámú község akkoriban; vö. <<http://www.galambok.hu/>>. [Ez és az összes következő jegyzet – V.Cs.]
 - 2 A <<http://magyarjarmu.hu/karosszeria-gyartok-2/zupka-lajos/>> szerint a majosházai kovács, ZUPKA ANDRÁS gyermekeként ZUPKA LAJOS 1852-ben született, Budapesten 1870-ben szabadult fel, önálló mesterként az Üllői úton kezdett, majd 1886-tól a IX. Tüzoltó u. 25. szám alatt folytatta; itt lett később újabb iparágak bevonásával kocsigyártó, illetőleg az 1900-as évek elejétől autókaroosszeria-gyártó.
 - 3 A <http://mnytud.arts.unideb.hu/madas/en/adatbazis.php?kozvetett=Krautszak&teljes_keres=text> nyilvántartása a korabeli Búza-tér 5/1., 5/2. és 7. számú telkeken mutat ingatlanmozgást KRAUTSZAK FERENCZ révén 1880 és 1885 közt háromszor. B. Horváth, 116. o. szerint az Irányi Dániel tér 7. számú, az 5. számú házból kiváló földszintes épületet 1885-ben vette meg KOVACSICS ANTALTÓL KRAUTSZAK, majd „1900-ban VARGA GYULA kovács átvette KRAUTSZAK FERENC itt működő kovács és kocsigyártó műhelyét.” [Pécsi Napló IX (1900. július 3.), 7. o.]
 - 4 Károsi Zoltán Városi, elővárosi autóbusz fejlesztése (DLA értekezés 2011) & <<http://konyvtar2.mome.hu/doktori/ertekezesek/DLAertekezes-KarosiZoltan-2011.pdf>>, 21. o. említésében e VIRÁGH JÓZSEF a tizenhét taggal 1907-ben megalakult Magyar Kocsigyártók Szövetsége egyik alapítója lehetett. A *Magyar ipar almanachja* (1929–1932) II: Névjegyzék, szerk. Ladányi Jenő (Budapest: A »Magyar Ipar Almanachja« Kiadóhivatala 1929) & <https://library.hungaricana.hu/hu/view/FszekCimNevTarak_28_030_01/?pg=527&layout=s>, 274. o. szerint az első a Rákóczi út 39. s a második a Ferenc József u. 40. szám alatt működött.
 - 5 Talán összefüggésben azzal, hogy unokatestvérünk, SAS GYULA autókárposunk 1933. május 1-én elhagyja a céget, hogy önállósuljon; vö. »Munkatársak«, 2–3. jegyzet.
 - 6 »Mayer Vilmos féle Kocsigyár. Telephelye: Kaposvár, Fő u. 30. A gyár foglalkozott ruganyos és löcsös gazdasági kocsik gyártásával. Munkáslétszám: 24+5 ifjúmunkás.« – rögzíti T. MEREY KLÁRA & KAPOS ZOLTÁN *Kaposvár ipartörténete* [summázat in *Somogyi gazdaság* (2011. augusztus) in <<http://www.skik.hu/upload/skik/sg/201108/11.html>>.

BÓSZ ATTILA: A »Mecsek Garázs«

- † A már publikált írás – Bósz Attila 'A »Mecsek Garage«: Egy pécsi kocsigyártó vállalkozás a 20. század első felében' in *Rangos familiák – jeles személyes a 18–20. századi Dél-Dunántúlon* szerk. Kult László & Ódor Imre (Pécs: MNL BaML 2014), 291–314. o. [Baranyai történelmi közlemények 6 / A Magyar Nemzeti Levéltár Baranya Megyei Levéltárának Évkönyve 2014] – 2016. június 1-én 15:41-kor megküldött valamelyest javított/kiegészített változata.
- 1 A kocsigyártó vállalkozások gyakran működtek családi keretek között, a család élete

- sok esetben összefonódott a cég életével. Vö. Forró Katalin 'A váci Reitter család és a kocsigyártás' in *Luxusiparok Válogatás a IX. Kézművesipartörténeti Szimpózium előadásából* (Veszprém, 1996. szeptember 27–28.) szerk. Horváth Sándor & Szulovszky János (Budapest & Veszprém: MTA Veszprémi Akadémiai Bizottság 1997), 101–110. o.
- 2 Itt nem érdemes mélyebben belemenni a hintó és a kocsi összehasonlításába, mert nincs egységes definíció, tájanként és koronként különbözött, hogy melyik járművet tartották hintónak, szekérnek vagy kocsinak. Például Nyugat-Európában, de Erdélyben is a kocsi szó jelentette a hintót, az Alföldön a kocsi a lövőtatású jármű volt, a szekér pedig az ökörfogatos, stb. Lásd Kemecsi Lajos *A magyar kocsi* (Szentendre: Szabadtéri Néprajzi Múzeum [2013]) 48. o.
- 3 Kócziánné Szentpéteri Erzsébet 'Diszhintók, diszkocsik a 19. században' in *Luxusiparok* [1. jegyzet], 93–100. o., 93. o.
- 4 VARGA FERENC egyébként 1840-ben Somogyváron látta meg a napvilágot. MNL BaML IV. 1406. c. 42650/1948. PVJÜ [Pécs Város Jogi Ügyosztályának iratai, 1916–1948].
- 5 MNL BaML IV. 1406. c. 42650/1948. PVJÜ.
- 6 MNL BaML IV. 1406. c. 42650/1948. PVJÜ.
- 7 MNL BaML IV. 1406. c. 42650/1948. PVJÜ, illetve Varga Béla *Emlékeim a pécsi Varga-cég történetéről* [beszélgetés Varga Csabával] [1980] [kézirat] [MNL BaML szakkönyvtár kéziratára, 2439. tétel].
- 8 <<http://magyarjarmu.hu/karosszeria-gyartok-2/zupka-lajos/>>.
- 9 MNL BaML IV. 1422. b. 890/1939 PVKH [Pécs Város I. fokú Közigazgatási Hatóságának iratai, 1926–1950]. Sajnos nem tudom, hogy miért éppen Pécsre költözött, lehetséges, hogy itt már voltak meglévő rokoni kapcsolatai. A DRENDA-féle cégbe történt betársulás is csak valószínű, konkrét nyomát nem találtam, az azonban bizonyos, hogy Varga Gyula saját céget csak az 1906 körüli időponttól vezetett.
- 10 MNL BaML XV. 25. e. Ci [Cégjelzéses iratok, 1911–1943], illetve MNL BaML Ce. 1938.
- 11 MNL BaML IV. 1406. c. 42650/1948. PVJÜ, illetve Varga Béla *Emlékeim*. Az is érdekes, hogy az iparlajstrom szerint DRENDA-nak az Indóház utcában volt a műhelye akkor, amikor Vargának a Búza téren, pedig egyazon vállalkozásban tevékenykedtek. Csak a Felsőmalom u. 3. alatt kezdtek közös műhelyben dolgozni.
- 12 MNL BaML IV. 1406. c. 42650/1948. PVJÜ
- 13 1906. augusztus 14-én még a Felsőmalom u. 3. alatt laktak a születési anyakönyv szerint.
- 14 MNL BaML IV. 1406. e. 16609/1906 C PVGÜ [Pécs Város Gazdasági és Építési Ügyosztályának iratai, 1906–1924]. Az épületet már elbontották, helyén társasház áll.
- 15 MNL BaML IV. 1406. e. 28883/1914 C PVGÜ
- 16 *Kiállítási Kalauz I*: Pécsi Utmutató (Pécs: Kiállítás Végrehajtó Bizottság 1907) 48 o., 45. o. Egyébként a kiállítási aranyérmét, amely nem állami elismerés volt, DRENDA JÓZSEF kapta.
- 17 Varga Béla *Emlékeim*.
- 18 Uo.

19 Uo.

20 Bálint *Autózásunk hősora* (1986), 64. o., illetve Pécsi Napló (1926. augusztus 18.), 4. o.: „A fényezőben éppen postakocsikat fényeznek zöld színre.” Igaz, itt nem „automobilról”, hanem „kocsiról” van szó, de az évszámok egymáshoz közeli volta miatt mégis autó felépítményre gondolhatunk.

21 MNL BaML XV. 25. e. Ci. Szőlőjében álló házánál sertések neveléséhez kért engedélyt a polgármestertől, hogy az éves zsírmennyiséget családja számára biztosítani tudja, cserébe lemondott éves zsír-fejadagjáról.

MNL BaML IV. 1406. c. 7386/1916. PVJÜ. 1915 júliusában kötelezi a rendőrkapitány, hogy sertései számát, melyeket a Kálvária-dűlőben fekvő szőlőjében tart, közegészségügyi okokból szállítsa le 4-re, és körülöttük a legnagyobb tisztaságot tartsa fenn.

22 MNL BaML IV. 1401. b. 470/1915 főisp. [Pécs város főispánjának iratai, 1915].

23 MNL BaML IV. 1401. b. 321/1915 főisp.

24 *Pécsi Napló* (1915. január 5.).

25 *Pécsi Napló* (1915. január 1.).

26 Varga Béla *Emlékeim*.

27 MNL BaML IV. 1406. e. 4040/1924 C. PVGÜ.

28 MNL BaML IV. 1406. c. 42650/1948. PVJÜ, illetve MNL BaML XV. 9. Pvt 161 [Pécs város térképeinek gyűjteménye, 1926].

29 Ó – ellentétben Varga 1800 koronás ajánlatával – 960 koronáért vállalta a kocsi megépítését, bár határidőt nem jelölt meg. Csak ez a két iparos adott árajánlatot. A város erre a célra 800 koronát szánt, így érthető, hogy miért TARNIK nyert. A váci REITTER-kocsigyárat keresték meg elsőként még 1914 szeptemberében, de az elutasította a felkérést, egyrészt a nagyszámú katonai megrendelésre hivatkozva, másrészt mert Pécs csak 800 koronát tudott volna egyszerre fizetni (a többi részletekben). A kocsi paramétereit egyébként a fővárosi fertőtlenítő intézettől szereztek be, ahova a REITTER-gyár szállított már ilyen, tehát közvetve egy REITTER-kocsit készítetttek el a legolcsóbb pécsi iparossal, miután a váci cég nem vállalta a munkát. Varga Gyula árajánlata is a fővárosiakkal együtt van csatolva az iratban: 1915. január 12. dátummal, az olcsóbb tengellyel 1600, golyócsapágyas tengellyel 1906 koronába került volna. MNL BaML IV. 1406. e. 25217/1916 C. PVGÜ. Majd 1915. augusztus 11-én a Varga cég Pécs gazdasági tanácsnoki hivatalának tett árajánlatot egy fertőtlenítő kocsira (valószínűleg ugyanarról a kocsiról van szó), aminek elkészítésére kevesebb, mint egy hónap áll rendelkezésre, így „tekintettel a mai lehetetlen állapotokra”, 1800 koronába kerül. MNL BaML XV. 25. e. Ci.

30 *Magyar Statisztikai Évkönyv* XXXV/1927. (Budapest 1929), 135–136. o.

31 MNL BaML IV. 1422. b. 2947/1926. PVKH.

32 MNL BaML IV. 1406. e. 10664/1927 F. PVGÜ. Más források szerint ez volt az ország első utcára nyíló vidéki benzinkútja is. Varga Csaba 'Varga Gyula Autókarosszéria- és Kocsigyár' in *Pécs Lexikon* II, főszerk. Romváry Ferenc (Pécs: Pécs Lexikon Kulturális

- Nonprofit Kft. 2010), 356–357. o.
- 33 *Pécsi Napló* (1926. október 17.), 9. o.
- 34 *Pécsi Napló* (1926. szeptember 19.), 9. o. Érdekességgéppen emlitem, hogy a cikk írója szerint az autók gyors terjedését három fő tényezőre lehet visszavezetni: 1. DUNLOP feltalálja a „pneumatikot” (a levegővel töltött gumiabroncs ötlete egyébként nem tőle származik, ő csak szabadalmaztatta), 2. DAIMLER megalkotja stabil és gyorsjárású benzinmotorját, 3. feltalálják a differenciálművet (pontosan nem ismert feltaláló és időpont).
- 35 MNL BaML IV. 1422. b. 2947/1926. PVKH.
- 36 MNL BaML IV. 1406. h. F-10-42010/1946. PVMŰ [Pécs Város Műszaki Ügyosztályának iratai, 1927–1946]. Csak összehasonlításképpen: a cég számára az 1928-as évre megállapított általános kereseti adó 500 pengő volt. MNL BaML IX. 251. Pécsi Ipartestület iratai, 1928. lad. 130.
- 37 *Pécsi Napló* (1926. augusztus 18.), 4. o.
- 38 A 78.000/1923. (VI.26.) K. M. rendelet szerint.
- 39 Varga Béla *Emlékeim*.
- 40 Uo.
- 41 MNL BaML IV. 1422. b. 10012/1927. PVKH.
- 42 MNL BaML IV. 1422. b. 10012/1927. PVKH.
- 43 Varga Gyula 'Az autóbuszé a jövő' *Pécsi Napló* (1926. szeptember 19.), 10. o.
- 44 Lehmann (2007), 190–193. o.
- 45 *Pécsi Napló* (1936. augusztus 13.), 8. o.
- 46 Varga Béla *Emlékeim*.
- 47 MNL BaML IV. 1406. o. PKI [A Pécsi Kereskedelmi és Iparkamara Iratai, 1897–1928].
- 48 *Iparosok Lapja* (1928. március 18.), 5. o.
- 49 Varga Béla *Emlékeim*.
- 50 *Pécs-Baranyai Ismerető* (1934), 437. o.
- 51 Mivel kötelező volt igazolni, hogy a cég *de facto* is működik, így csatolt egy megrendelést, amit a budapesti ifj. WEISS GYULA cégének adott biztonsági autóúvegekre. Ekkor már elterjedtek a törésük esetén sérülést nem okozó szélvédők. MNL BaML Ce. 1938.
- 52 MNL BaML IV. 1422. b. 5477/1947, 3154/1948 PVKH. A motalkó tiszta szesz és benzin keveréke volt, kb. mint ma a bioetanol (E85), 1929. szeptember 1-től kötelezően ezt kellett árusítani tiszta benzin helyett.
- 53 MNL BaML IV. 1422. b. 5477/1947 PVKH.
- 54 MNL BaML IV. 1422. b. 890/1939 PVKH.
- 55 A 98.289/1930. (V. 26.) K. M. rendelet szerint automobilnak minősült a motorkerékpár is.
- 56 A 146.835/1931. (XI. 20.) K. M. rendelet az automobilon javítását és szerelését iparigazolvány alapján gyakorolható képesítéshez kötött iparrá nyilvánítja, és a nehezebben elsajátítható iparok közé sorolja. „A kocsigyártó iparosok automobilon

- csak olyan alkatrészek javítási és szerelési munkáit végezhetik, amely alkatrészek javítási és szerelési munkái nem géperejű járműveken is előfordulnak.”
- 57 MNL BaML IV. 1422. b. 6185/1950 PVKH.
- 58 Lehmann (2007), 211. o.
- 59 Sitkei Ferenc *A kocsifényezés Egy kihalt mesterségről* Sitkei Ferenc (1912–2001) kocsifényező mester feljegyzései alapján (Orosháza: Szántó Kovács János Múzeum 2002) 94 o. [Viharsarki hagyományok], 21. o.
- 60 Dr. Varga Csaba szíves közlése nyomán.
- 61 Varga Béla *Emlékeim*.
- 62 MNL BaML IV. 1406. e. 6481/1911 PVGÜ.
- 63 Az ingatlanok adatai 1934-ből származnak. MNL BaML IV. 1406. c. 42650/1948 PVJÜ.
- 64 MNL BaML IV. 1406. e. 20620/1928 PVGÜ.
- 65 MNL BaML IV. 1406. h. F-11-99816/1940 PVMÜ.
- 66 MNL BaML IV. 1406. h. F-11-99816/1940. PVMÜ.
- 67 MNL BaML IV. 1406. h. F-11-99816/1940. PVMÜ.
- 68 Szépen látszik a szolgáltatások előterbe kerülése a cég fejléces papírjain, melyeket ingyen reklámként is alkalmaztak: erre állították ki a számlát, ezt használták levelezőlapként vagy hivatalos iratnak. Kiderül belőlük, hogy „Rex” benzint árultak, a kenőanyagot a ma is létező „Mobiloil”-től vásárolták, a gumiabroncsok pedig az „Englebert” cégtől érkeztek. De látható az Autóklub Szent Koronával ellátott pecsétje is.
- 69 Bálint *Autózásunk hőskora* (1986), 26–29. o.
- 70 *Dunántúl* (1926. április 8.) 7. o.
- 71 Varga Csaba *Improvizáció a háború forgatagában, avagy az emberség lehetőségei* [é. n.] [kézirat] [MNL BaML szakkönyvtár kéziratára, 2440. tétel].
- 72 MNL BaML IV. 1422. b. 1920/1944. 392–399. PVKH.
- 73 MNL BaML IV. 1422. b. 753/1945. PVKH. A különböző itt-ott talált, még használható alkatrészekből járműveket tákoltak, ezekkel indult újra a közlekedés a városban.
- 74 *Dunántúli Napló* (1948. június 6.), 9. o.
- 75 Dr. Varga Csaba szíves közlése nyomán.
- 76 Varga Csaba (2010), 356–357. o.
- 77 Dr. Varga Csaba szíves közlése nyomán.
- 78 MNL BaML IV. 1422. b 3275-11/1950 K. PVKH, illetve Dr. Varga Csaba szíves közlése nyomán.
- 79 MNL BaML XXXV. 49. MDP Pécs Városi Bizottsága iratai, 1948–1956.

BOROS LÁSZLÓ: Emléktöredékek

† Utolsó változatában 2016. február 29-én 21:23-kor megküldve, október 3-án 16:05-kor még utólagos javítással.

1 PILCH ANDOR (1877–1936) építész; vö. <<http://mendolzsuzsanna.freewb.hu/pilch-andor-adattar/>>, <<http://www.pecstortenete.hu/index.php/component/content/article/95->

- tanulmányok/174-kalasz-gyula-adatok-pilch-andor-pecsi-epitesz-munkassagahoz> és <<http://www.mvkkvar.hu/kiallitas/szeccesszio/muveszek/pilchandor.php>>. [Ez és az összes következő jegyzet – V.Cs.]
- 2 Ekkortól dobtáras géppisztollyal két ÁVH-egyenruhás állt őrt bejárati kapujánál. Szerencsére kihasasodott előtte a járda, így a gyalogos forgalom tőlük lehető óvatosságban távol, a járda külső részén zajlott.
- 3 PUHR FERENC (Lantosfalva, 1898 – Pécs, 1978) némettanár, neves szótárszerkesztő (I–II. Budapest: Szent István Társulat 1936–1939) és közel ötven kiadásnyi német középiskolai nyelvkönyv szerzője; vö. Száraz Erzsébet *Puhr Emlékkönyv* (Pécs: Janus Pannonius Tudományegyetem 1996) 94. o. és <<http://historiamozaik.blogspot.hu/2012/01/emlektabla-orzi-nevet.html>>.
- 4 BOROS BÉLA (Pécs, 1903 – Pécs, 1992) szemészorvos, klinika igazgató professzor, később rektor, majd orvoskari dékán; vö. <<http://nevpont.hu/view/2081>>.
- 5 Talán a II. világháború óta, talán a kommunista hatalomátvétel idejében maga az emeletes épület szovjet tiszti lakásként szolgált, bejárati kapujánál géppisztolyos szovjet őrtállókkal; biztonság kedvéért ezért a gyalogjárók többnyire kerültek járdája használatát.
- 6 Vö. *Dél-Dunántúl neves gyógyszerészei* szerk. Lárencz László & Szabó László Gy. (Pécs: Pécsi Tudományegyetem Általános Orvostudományi Kara 2014) & <<http://www.gyogyszerestortenet.hu/wp-content/uploads/2013/08/Dél-Dunántúl-neves-gyogyszereszei.pdf>>, 63–66. o.
- 7 „Nektek 1941-től egy fekete sárvédős és motorháztető s szürke DKW Meisterklasse-tok volt, és Apukád ajánlására vette Apám 1942-ben ugyanazon típusú fekete Meisterklasse-jét, amelyet Nátatok garazsítottunk.” Boros László <boros35@gmail.com>, Varga Levente <vargalevente39@gmail.com> részére, re: „Rangos familiák”, 2015. július 27. 23:54.
- 8 BOROS LÁSZLÓ korábban (2016. január 30.) arra is felhívta figyelmemet, hogy ez 5×3 cm-es kis sárga lapocskára volt, a garazsított járművek szélvédőjére felragasztva. Valójában egyébként 1941. július 6. a vidéki Magyarországon a jobbkez-szabály bevezetésének napja. Pontosabban, „Magyarországon a közúti közlekedésben 1941-ben tértek át a bal oldaliról a jobb oldali közlekedésre: Budapesten november 9-én, de Budapesten kívül már július 6-án. (Érdekesség, hogy az Észak-Erdélynek nevezett területeken az 1940–1941 közötti időszakra bal oldali közlekedést vezettek be a magyar hatóságok.)” <http://mnl.gov.hu/a_het_dokumentuma/jobbra_tarts.html> ill. <https://hu.wikipedia.org/wiki/Jobb_és_bal_oldali_közlekedés>.
- Felsőbb várakozást rögzít hát a *Pécsi Napló* ez napi száma – id. Lehmann (2007), 216. o. –, mikor így ír: „A megváltozott közlekedési renddel kapcsolatban a balesetek megelőzése fontos közérdek. E célra szolgálnak a járművek szélvédőüvegjére belül felragasztandó „Jobbra hajtás!” szövegű feliratok. Minden tehergépkocsi (és autóbusz) tulajdonosa (esetleg személyautó tulajdonosa is) tartsa kötelességének a szóban forgó feliratot gépkocsijuk

- szélvédőüvegére belül, valamint a kocsiszekerény oldalára is mielőbb felrögzíteni."
- 9 Dr. VERTÁN EMIL (Kézdivásárhely, 1883 – Pécs, 1942) gyermekklinikai sebészfőorvos; vö. <<http://mek.oszk.hu/00300/00355/html/ABC16241/16706.htm>>.
- 10 Ekkor lehetett, hogy legkisebbként a krampusz felszólított valamiféle imádságra, amire éppen képtelen voltam, ám kétségbeesésemben sirva fakadtam, a felharsanó kacagásra válaszolva: „Mami, ne neved, inkább segíts!”
- 11 T. MÉREY KLÁRA 'Pécs gyáriparának legfontosabb adatai egy 1942-ben készült felmérés tükrében' *Janus Pannonius Múzeum Évkönyve* 46–47 (2001–2002) (Pécs: 2003) & <http://library.hungaricana.hu/hu/view/MEGY_BARA_JPM_evkonyv_2001_2002/?pg=135&layout=s>, 134. o. szerint ez egy 1919-ben létesült, nem zsidó tulajdonú, a második világháború utánig működött gyár, melyben vezetőjével együtt négy főnyi irodai személyzet, 42 (ismert csúcsként 60 férfi és 40 női) munkás 12 villanymotorral hajtott gépek sorával dolgozott. Összességében mind eredménye, mind bérköltsége mintegy egyhatoda volt a HAMERLI kesztyűgyárnak. QUINTUS KONRAD és neje a ciszterciek Nagy Lajos gimnáziuma hatvanöt főnyi fővédnöki támogatói karába tartoztak, amiként BOROS szemészprofesszor és szüleinek túl például – csupán ismerősöket említve – BRUHÁCSÉK, HAMERLIÉK, LITTKÉÉK, valamint ABAY NEMES OSZKÁR, FEKETE MIKLÓS, KERTESZ ENDRE, KESERÜ JÁNOS is; vö. <http://library.hungaricana.hu/hu/view/Pecs_27004_cisz_terci_27076_1946/?pg=38&layout=s>, 37. o.

KRASSÓ SÁNDOR: Emlékezés

- † Beszélgetés Varga Csabával 2007. április 29-én dr. KRASSÓ SÁNDOR 7633 Pécs, Erkel Ferenc utca 4. szám alatti lakásán, az emlékeztől jóváhagyva 2016. április 5-én kelt levelében s néhány sajátkezü javításával küldve el a jelen kötethez.
- 1 Schlick-Nicholson Gép-, Waggon- és Hajógyár Rt., mely csödközelő helyzetben 1927-ben olvadt bele a Ganz és Társa Danubius Rt.-ba. <http://hu.wikipedia.org/wiki/Schlick_gyár>. [Ez és az összes következő jegyzet – V.Cs.]
- 2 A mezőgazdasági földmegmunkáló-szereket gyártó Pflugfabrik Gebrüder Eberhardt (Ulm) cégről van szó, amit ALBERT és WILHELM EBERHARDT alapított 1854-ben, majd 1919-ben betegség okából fia, RUDOLF lépett ALBERT helyébe; 1945 márciusában a szövetségesek lebombázták, de a háború után újjáépült; vö. <https://de.wikipedia.org/wiki/Pflugfabrik_Gebrüder_Eberhardt>.
- 3 VORÓS VINCE irathagyatékában egy 1925-ben Battonyán kelt számla „tüzifa-, épületfa-, deszka- és köszénkereskedés” gyanánt jelöli, a *Központi Értesítő* 64 (1939) pedig azt rögzíti, hogy a közkereseti társaságba tagként 1939. március 28-án belépett REVÉSZ GYÖRGY immár cégjegyzésre jogosult lett SCHREIBER SZIGFRID vagy SCHREIBER JENŐ társaláírójaként; vö. <http://library.hungaricana.hu/hu/view/BARM_seg_3/?pg=218&layout=s>, 217. o. ill. <http://adtplus.arcanum.hu/hu/view/Kozponti_Ertesito_1939/?pg=521&layout=s>, 482. o.
- 4 HEJJAS IVÁN (1890–1950) különítményes parancsnok, a Rongyos Gárda megszervezője,

- országgyűlési képviselő; vö. <https://hu.wikipedia.org/wiki/Héjjas_Iván> és Bodó Béla 'Héjjas Iván' 2000 (2010) 10 <<http://ketezer.hu/2010/10/bodo-bela-hejjas-ivan/>>.
- 5 IZMÉNYI ALADÁR.
- 6 Valójában a PVKV első két buszát a cég 1926-ban építhette fel, közel tucatnyi busz-előzménye jó hírének köszönhetően.
- 7 MATTYASOVSKY JAKAB és ZSOLNAY TEREZ (ZSOLNAY VILMOS leánya) által épített bérház, a gyárban készült épületkerámiai elemekkel, s ebben lakott MATTYASOVSKY-ZSOLNAY TIBOR gyárvezető és családja az 1948-ban bekövetkezett államosításig; vö. <<http://m.iranypecs.hu/hu/info/felfedezo/zsolnay-tura-teszt/08-mattyasovszky-palota.html>>.
- 8 A székesfehérvári, eredetileg repülőgépmotor-javításra berendezkedett Általános Mechanikai Gépgyár termékeként „eredetileg gyerek-, illetve munkásszállításra használt, az ÁMG által gyártott, Csepel teherautó-alvázra épült fabódés jármű”, azaz „Csepel D-350- és D-352-es alvázra épített dobozos felépítményű busz, amit a köznyelv »fakarusz«-nak becézett, utalva az Ikarus buszok szó szerint és átvitt értelemben vett fapados változatára.” <<http://iho.hu/blogpost/fakarusz-reload-130614>> ill. <<http://iho.hu/hir/megszunt-buszgyarak-nyomaban-az-AMG#>>.
- 9 Erről az epizódról így emlékezik utóbb megjelent könyvében — Krassó Sándor *Kötéltánc* Adalékok a pécsi zsidóság és Pécs 20. századi történetéhez (Pécs: Pro Pannonia Kiadói Alapítvány 2011), 19. o. [Pannónia könyvek] —: „Odaköltözésemet [az anya második férjéhez, dr. KRASSÓ DÉNEShez, a Rákóczi út 13/b. alá] követően anyám és ő [az apa] minden olyan kínálkozó lehetőséget megragadtak, amelytől ott tartózkodásom legálissá és tartóssá tételét remélhették. Ezek sorába tartozott, hogy — immár a megkülönböztető sárga csillag viselésére kötelezetten — nem egészen tizenöt éves koromban napszámos munkát vállaltam a Zsolnay-szobor szomszédságában működő Varga Gyula Autókarosszéria és Kocsigyárban. Sebtében munkásruhát szabtak-varrtak a számomra. Abban bíztak, hogy mivel e céget pár nappal korábban hadiüzemmé nyilvánították, szükség lehet ott rám és így sokáig menthetik a bőrömet. Ám ennek további lehetőségét kizárták a hamarosan meghozott újabb korlátozó intézkedések, amelyek csupán napi két órás lakáson kívüli tartózkodást engedélyeztek a »megkülönböztető sárga csillag viselésére kötelezettek« számára. [...] Varga Gyula megértőnek, segítőkésznek bizonyult irányomban. Apámat jól ismerte, korábban üzleti kapcsolatban álltak egymással. Vállalkozása autóbuszok karosszériájának készítésével, személygépkocsik javításával foglalkozott. Ám a magántulajdonban lévő autók legnagyobb részét a honvédség vette igénybe és szervizelte. A hadiüzemmé nyilvánítást követően elsősorban német katonai járművek javítására kellett berendezkedniük. Az ott kezelt WH [Wehrmacht], vagy WL [Luftwaffe] rendszámot viselő gépkocsik karbantartásában, üzemanyaggal való feltöltésében, gumiabroncsainak gondozásában én is közreműködtem. A velük közlekedő és javításukban olykor részt is vállaló német katonák egy része közönyösen

nézett át rajtam, amint Dávid csillaggal megjelölten dolgoztam. Másik részük kifejezetten barátságos volt, érdeklődtek, beszélgettünk. Az is igaz azonban, hogy »POL« [Polizei] vagy »SS« rendszámot viselő autókkal, katonákkal ott nem találkoztam. [...] Mindemellett azonban az is ide kíváncsozik, hogy e jámbor német társaságaimban nemcsak tiszt, de még altiszt sem akadt.”

10 Igen, az olajraktár lefelé lépcsős lejárati ajtaja.

11 Amikor államosítás után egy idővel nem tűrték meg lakásunkat sem az üzemerületen, a Gyárvaros és Meszes közti Budai vám közelében, az első bányavasúttal párhuzamosan épült s az egykori rádióadóhoz vezető Dobó István úton a 25. szám alá, egy háromszobás s kertés családi házba telepítettek ki bennünket.

ROZVÁNY GYÖRGY: Édesapám

† Megküldve közlésre 2016. június 30-án, egy 2013-ban elkezdett írás változataként [ez és a következő jegyzetek – V.Cs.].

1 DULÁNSZKY JENŐ (Mohács, 1901 – Pécs, 1981) építész-mérnök, korábban városi mérnök, ill. főmérnök, a Balokány-ligeti »Népfürdő« tervezője; vö. <<http://www.csgyk.hu/baranyai-neves-szemelyek-bongeszlo/?nevesszemelyazonosito=8570>>.

2 Vö. <https://en.wikipedia.org/wiki/Bergen-Hohne_Training_Area>.

3 Vagyis akadémikusokat.

4 Lásd <<http://wikimapia.org/15310420/de/ehem-Rommel-Kaserne>>.

5 ANDRÉ FRANÇOIS-PONCET (1887–1978) francia diplomata, a két háború közt előbb delegátus a Népszövetségben, majd berlini, végül római nagykövet; vö. <https://fr.wikipedia.org/wiki/André_François-Poncet>.

6 KONKOLY-TEGHE ALADÁR (1919–1996) pécsi klinikus, az Orvosírók Társaságának elnöke; vö. <http://pecs2010.blog.hu/2010/11/20/parti_galeria_varosfoglalas_pecs_arcai_87_vitez_dr_konkoly_teghe_aladar_1919_1996>.

7 BOKRÉTÁS ANDRÁS pulmonológus, 1945–1968 között a Baranya megyei Tbc-gondozó Intézet igazgatója (1899–1977); vö. <<http://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/magyar-orvoseletrajzi/ch03s03.html>>.

8 A *Bács-Kiskun Megyei Népújság* V (1950. szeptember 17.) 136. 8. o. „legnevesebb élversenyzőként” ír DOMJÁN KÁROLY és KESJÁR SÁNDOR meghívásáról; előbbivel fotó in <http://galeria.totalcar.hu/kozelet/2014/10/09/veteran_tabanyi_sandor/9>.

9 KEMÉNY GYULA (Bács 1912 – Pécs 1967) százados, gépkocsizó századparancsnok (1945), utóbb rendfokozatmegvonás s egyéb üldöztetés érte; vö. <<http://www.macse.hu/society/szemelyek.php?id=6>>.

RAYMAN JÁNOS: Varga Gyula pécsi autós plakettjei

† A kiváló pécsi éremszakértő írása megküldött dokumentáció alapján kérésre született meg – természetesen egyrészt a saját szakfolyóiratban úgyszintén történő – közlés céljából: Rayman János 'Pécsi autós plakettek' *Pécsi Dénár* XVI (2016. június 1.)

- 6, No. 179, 2–4. o. & <<http://www.pecsidenar.hu/179.php#autos>>.
- 1 Rayman János 'Pécsi motoros plakett' *Pécsi Dénár* XIII (2013. március 1.) 3, No. 140 & <<http://www.pecsidenar.hu/140.php>>. [Ez és a következő két jegyzet – V.Cs.]
 - 2 FRITZ AIME HUGUENIN (1845–1915) és ZELIM ALBERT HUGUENIN (1849–1928) 1868-ban a svájci Le Locle-ban alapított éremkészítő műhelye.
 - 3 Rayman János 'Pécs-Baranyai Automobil Club autóplakettje' *Pécsi Dénár* XIII (2013. május 1.) 5, No. 142 & <<http://www.pecsidenar.hu/142.php#ujabb>>.
 - 4 A plakettek felvételeit dr. Varga Csaba bocsátotta rendelkezésemre, amelyért köszönettel tartozom.

B. STENGE CSABA: A III. közelfelderítő-század

- † A jelen kötet számára 2016. augusztus 12-én megküldött eredeti írás.
- 1 MNL Csongrád Megyei Levéltár Hódmezővásárhelyi Levéltára, XIV/3. Bibithy Horváth László iratai, 2. doboz. I. közelfelderítő-század tapasztalati jelentése, 1941. május 27.
 - 2 Erről lásd 1941 nyarán vezetett naplóját – Varga Csaba 'Egy műszaki repülőtiszt naplója: 5/III. közelfelderítő század, Krivoj Rog, 1941. augusztus-szeptember' *Haditudósító* IV (2011) 6, 45–47. o.
 - 3 HAIS TIBOR (1911–1943) 1943. január 17-én délelőtt, mint az 1. tábori páncélos hadosztály 2. gépkocsizó lövészszázalójának megbízott parancsnoka alakulata 2. századának hátramaradt részeiért személyesen visszamenve szovjet harcokcsitámadás közben Obr. Márki mellett sebesülten eltűnt, hősi halottnak tekintendő. Lásd erről HM HIM Hadtörténelmi Levéltár magyar 2. hadsereg iratanyaga, 18. doboz. 2. gépkocsizó lövészszázalój harctudósítása, 1943. január 17.
 - 4 Zámbo Dezső *Hadak útján jártunk* Repülónapló a szovjet orosz háborúból (Budapest: A Vitézi Rend Zrínyi Csoportja 1942), 15–17. o.
 - 5 HM HIM Hadtörténelmi Levéltár Vkf. 1941 1a. 5813/el.
 - 6 Orosz Béla 'A magyar légierők teljesítményei a Kárpátoktól a Dnyeperig' II *Magyar Szárnyak Évkönyv* 1993–1994, 80. o.
 - 7 László István 'Derítse fel a Nikolajev és Cherson közötti utat!' *Magyar Szárnyak* V (1942. augusztus 1.), 14. o.
 - 8 Uo.
 - 9 Zámbo *Hadak útján jártunk*, 116. o.
 - 10 Becze Csaba *A Magyar Királyi Honvéd Légierő harci alkalmazása a második világháborúban* (1939–1945) [PhD-disszertáció] (Pécs: Pécsi Tudományegyetem 2006), 54. o., Varga 'Egy műszaki repülőtiszt...', 46. o.
 - 11 1941. augusztus 26-án a hátszágban egy halálos kimenetelű repülőkatasztrófa történt a He 46-os típussal. Ennek kivizsgálása és ezalatt a típus ideiglenes letiltása is szerepet játszott a He-46-ossal felszerelt század idő előtti visszavonásában.
 - 12 Becze *A Magyar Királyi Honvéd Légierő...*, 56–57. o.
 - 13 Becze *»Kőr Ász«*, 65. o.

- 14 Tomor László *Harcok az orosz égen* (Budapest: Stádium 1942), 130–132. o.
- 15 HM HIM Hadtörténelmi Levéltár Napi helyzetjelentés 1941/966.; Tomor, 146–147. o.
- 16 Becze »Kör Ász«, 75. o.
- 17 Uo.
- 18 Uo. 76. o. Míg a vadászok hadműveleti naplója rendelkezésre áll, a III. közelfelderítő-század iratanyaga sajnos nem maradt fenn, így a hazatelepülés pontos részletei sem ismertek.
- 19 Ágoston József 'Bajtársi levél' *Magyar Szárnyak Évkönyv* 1993–94, 178. o.
- 20 A III. közelfelderítő-század működéséről lásd még Csizsik *Repülőhétköznapiok*.

Rövidítések

Alsódunántúli Cimtár I: Baranya vármegye, II: Somogy vármegye, III: Tolna vármegye, szerk. Zsadányi Oszkár (Pécs: Haladás Nyomdarészvénytársaság 1937) 276 + 227 o.

Bálint Sándor *Autózásunk hőskora* (Budapest: Gondolat 1986) 128 o. [Gondolat zsebkönyvek]

Becze Csaba *»Kőr Ász«* Egy vadászrepülő század története (1936–1941) ([Nagykovácsi:] Püldo Kiadó [2007]) 165 o.

B. Horváth Csilla 'Az Irányi Dániel (Búza) tér történetéhez: A harangöntőműhely és környéke' in *A Baranya Megyei Levéltár Évkönyve* 2010: Utcák, terek, épületek Pécssett (Pécs: Baranya Megyei Levéltár 2010), 105–120. o. [Baranyai történelmi közlemények 4] & <https://library.hungaricana.hu/hu/view/BARM_tk_4/?pg=117&layout=s>

Birinyi Zoltán 'Egy büszke szakember mesél' (2009. szeptember 16.) in <<http://www.pbkik.hu/hu/pecs-baranyai-kereskedelmi-es-iparkamara/egyeb-anyagok/egy-buszke-szakember-mesel-995>>

Bösz Attila 'A »Mecsek Garage«: Egy pécsi kocsigyártó vállalkozás a 20. század első felében' in *Rangos famíliák – jeles személyek a 18–20. századi Dél-Dunántúlon* szerk. Kult László & Ódor Imre (Pécs: MNL BaML 2014), 291–314. o. [Baranyai történelmi közlemények 6 / *A Magyar Nemzeti Levéltár Baranya Megyei Levéltárának Évkönyve* 2014] & <http://library.hungaricana.hu/hu/view/BARM_tk_6/?pg=292&layout=s>

»...csak múlásunk törvény...« Varga Csaba jogfilozófussal beszélget Mezei Károly (Budapest: Kairosz Kiadó 2012) 142 o. [Magyarnak lenni CIII] & <<https://www.scribd.com/doc/260367220/csak-mulasunk-torveny-Varga-Csaba-jogfilozofussal-beszelget-Mezei-Karoly>>

Csizsek Zoltán *A Mecsek lejtői fölött* Pillanatképek Pécs repüléstörténetéből, 1988–1945 (Pécs: [szerzői kiadás] 2008) 135 o.

Csizsek Zoltán *Repülőhétköznapiak* Képek egy közelfelderítő repülő század életéből, 1936–1941 / Benkő János repülő főhadnagy képeiből (Pécs: [szerzői kiadás] 2013) 114 o.

Dr. Farbaki Iván & Dr. Fábián József 'Baranya megye mentéstörténete' in *Jubileumi Évkönyv az Országos Mentőszolgálat megalakulásának ötvenedik évfordulójára* Budapest, 1998. május 10., szerk. Dr. Pap Zoltán (Budapest 1998)

Gál Éva 'Tűzvédelem (Tűzoltóság Pécssett, a tűzoltóság és a városi mentőszolgálat kapcsolata)' in *Pécs története 1686–1948* in <www.pecsimuzeumok.hu/> és <<http://ujkor.jpm.hu/?menuID=2&cikkID=17&sorszam=13>>

Jenei Károly 'A finanszírozás szerepe a magyar gépjárműgyártás és a gépjárműközlekedés létrehozásában, 1905–1944' *Levéltári Szemle* 27 (1977) 3, 565–588. o.

'Látogatás egy nagy pécsi ipartelepen' *Dunántúl* (1926. március 13. Szombathely), 4. o. [kivágat a családi gyűjteményben; kétharmadnyi repr. in Trebbin 'A pécsi személyautózás...' 289. o.]

'Látogatás egy pécsi autókarosszéria-gyárban' *Pécsi Napló* (1926. augusztus 18.) (repr. in Trebbin Ágost & Lehmann Ferenc *A pécsi villamosvasút és autóbusz-közlekedés* (1913–1964) (Pécs: Ezeremester '98 Kft. 2007), 241–243. o. [Pécsi Krónika])

Lehmann Ferenc 'Pécs és Baranya megye autóbusz-hálózatának kialakulása és fejlődése 1925–1964' in Trebbin Ágost & Lehmann Ferenc *A pécsi villamosvasút és autóbusz-közlekedés* (1913–1964) (Pécs: Ezeremester '98 Kft. 2007), 181–318. o. [Pécsi krónika] {releváns előzmény in <<http://regi.pecsivillamos.hu/index.php/23-oldal>>, <<http://regi.pecsivillamos.hu/index.php/24-oldal>>, <<http://regi.pecsivillamos.hu/index.php/25-oldal>> & <<http://regi.pecsivillamos.hu/index.php/26-oldal>>}

Magyar Statisztikai Zsebkönyv XIV, szerk. Magyar Központi Statisztikai Hivatal, Mike Gyula (Budapest: »Patria« Irodalmi Vállalat és Nyomdai R.-T. 1947)

Magyarország iparosainak és kereskedőinek cím- és lakjegyzéke szerk. Jekelfalussy József (Budapest: Pesti Könyvnyomda Részvénytársaság 1892) & <https://library.hungaricana.hu/hu/view/FszekCimNevTarak_25_023/?pg=4&layout=s>

Pagáts Pál 'A pécsi repülés története' *Pécsi Műszaki Szemle* XXVII (1983) 1, 19–25. o.

Pagáts Pál 'Fejezetek a repülés pécsi történetéből' *Honismeret* XVI (1988) 1, 29–31. o.

Pagáts Pál 'Egy közelfelderítő század vázlatos története (1935–1941)' *Aero História* 11 (1993), 22–27. o.

Pagáts Pál 'Pilotaiskola a Mecsek alján' *Új Dunántúli Napló* VI (1995. október 4.) 271, 6. o.

Pánics György 'A pécsi autózás lovagkora' *Dunántúli Napló* (1971. december 23.), 6. o.

Pécs lexikon I–II, főszerk. Romváry Ferenc (Pécs: Pécs Lexikon Kulturális Nonprofit Kft. 2010)

Pécs-Baranyai Ismertető 1934, szerk. Kalotai László (Pécs: Dunántúl Rt. Részvénytársaság és Taizs József [1934]) 442 + 373 o.

'A pécsi autógyár' <<https://www.facebook.com/notes/regi-pecs/a-pecsi-autogyar/436383553107809>> (2013) & <http://regipecs.blog.hu/2013/04/29/a_pecsi_autogyar>

[Comité international des Sciences historiques, XVI^e Congrès international des Sciences historiques (Stuttgart du 25 août au 1^{er} septembre 1985)] *Rapports* II, réd. August Nitschke (Stuttgart: [Frankfurt/Main: Typo-Knauer] 1985)

'Rauch János műszaki főtanácsos, villamos vasúti igazgató a pécsi utcai közlekedés jövőjéről nyilatkozik' *Pécsi Napló* (1926. szeptember 5.) (repr. in Trebbin Ágost & Lehmann Ferenc *A pécsi villamosvasút és autóbusz-közlekedés* (1913–1964) (Pécs: Ezeremester '98 Kft. 2007), 243–245. o. [Pécsi Krónika])

Szakonyi Lajos 'Pécs tömegközlekedésének kialakulása' *Városi közlekedés* 1973/6 [Pécsi és Baranya megyei szám], 384–392. o.

Trebbin Ágost 'A pécsi személyautózás fejezetei' in *A Mecsek Egyesület Évkönyve* 2009 (Pécs: Mecsek Egyesült 2009), 280–292. o.

'Varga Gyula (Pécs)' <<http://magyarjarmu.hu/karosszeria-gyartok-2/varga-gyula-pecs/>>

<<https://www.facebook.com/RegiPecs/photos/a.360734660672699.84814.360661200680045/436340866445411/?type=1&theater>> & <<https://www.facebook.com/RegiPecs/photos/pb.360661200680045.-2207520000.1404937706./445898962156268/?type=3&theater>>

<https://hu.wikipedia.org/wiki/Pécs_tömegközlekedése>

Gyártmánymutató

– A –

Adler 268, 311, 370
 Adler Trumpf 259, 260
 Adler Trumpf-Junior 102
 AEG 127
 A. J. Stevens 22, 38
 Arado 168
 Ardie 252
 Audi 334

– B –

Bertl 168
 BMW 77, 80, 83–84, 95, 100, 203, 227,
 247, 260, 268, 288, 332, 333–334, 337–
 338
 BMW 75 259
 BMW 319 82
 BMW 320 84–85, 102
 BMW 326 102
 BMW R 45 265
 Bosch 103, 126, 203
 Bucker 164, 168
 Bucker Jungmann 141, 144

– C –

Ca-Ola 261
 Caproni Ca. 135 169
 Chevrolet 47–48, 49–50, 56, 238, 325–326
 Citroën 32
 Cordatic 346
 Csepel 288, 371
 Csepel D–350 379
 Csepel D–352 379

– D –

Daimond T 968 218–219
 Delage 259
 DKW 77, 78–83, 95, 100, 102, 113, 127,
 137, 203, 217, 227, 238, 247, 248, 268,
 275, 288, 333, 370
 DKW 23F 102
 DKW 44 102
 DKW 46 102
 DKW49 102
 DKW 52 102
 DKW 62 102
 DKW 200 256, 264
 DKW 601 78
 DKW 701 78
 DKW F4 79
 DKW F5 79
 DKW F7 79
 DKW F8 80–81, 82, 83, 151, 227, 257,
 259, 260, 264, 333, 377
 DuPont Duco 106–107, 242, 244, 337

– E –

Englebert 95, 103–106, 337, 376
 Englebert A.D. 105
 Englebert Ambassador 105
 Erika 321

– F –

F and S 103
 Fiat 41, 226, 315
 Fiat 505 22, 42, 238, 241
 Fiat 1100 259

Fiat 1200 260

Fiat Ballila 259

Fiat CR.42 297, 301

Fiat Topolino 83, 259, 260

Fischer 103

Fokker CV D 140, 141

Ford 236, 238, 286

Ford-A 22, 38

Ford Eifel 260

Ford Taunus 260

Ford Taunus 17 M 264

Fordson 311

Fulgor 314

- G -

Ganz FIAT 25 315

Gargoyle Mobiloil 95-96

Goodrich 311

Győri Vagongyár, lásd Magyar

- H -

Hanomag 260

Hanza 260

Heinkel He-46 275, 301, 381

Heinkel He-111 166

Héja 168, 169

Hispano Suiza 260

Horch 260

Hungária 139, 141, 348

- I -

Ifa Garant 255

Ikarus 340

- J -

Jawa 288

Jawa Perák 250 264

Ju 86 302

Ju 88 302

- K -

Keltaur 250 289

Kirchner 127

Krupp 235

- L -

Lada 1500 264

Lancia 43, 260, 323

Laurin Klement 311

Leo 126

- M -

Magomobil 235

Magosix 47, 61, 63, 238, 334

Magyar Waggon- és Gépgyár 235, 246-247

MAN 64, 235

MARTA 19, 313-314

Martin 170, 302, 356

MÁG 235, 238, 318

Mátra 252

MÁVAG 235, 238, 327, 328

MÁVAG-Benz 52

MÁVAG-Mercedes 22, 42, 43, 56-57, 323

MÁVAG-Mercedes-Benz 49, 51, 62, 76

MÁVAG-Mercedes-Benz-Diesel 63

Märklin 89, 109, 114-115, 132, 203, 207,

Mercedes 58, 64, 79, 127, 203, 227, 238,
247, 260, 268, 325
Mercedes-Benz 74-77
Mercedes 170 259, 262
Mercedes-Benz 170V 75, 102
Mercedes-MÁVAG 76
Messerschmitt 155
Mobiloil 95, 376
Mobiloil Arctic 95, 335
Mobiloil Mobilgrease 95, 315, 336
Moszkvics 402

– N –

Norton 288
NSU 125 264

– O –

Opel 79, 100, 227, 247
Opel-Blitz 63, 64-65, 66, 77, 238
Opel Kadett 81, 254, 260
Opel Kapitän 260
Opel Olympia 253, 260
Opel Olympia Rekord 264

– P –

Pannonia 288
Petljakov Pe-2 302
Peugeot 260
Polikarpov I-16 300
Puch 288
Puch 125 102
Puch 250 103

– R –

Rába 41, 46, 54-55, 64, 116, 223, 238,
322, 325, 329
Rába-AF 269, 330, 331
Rába-Krupp 59-60, 269, 271, 325
Rába-Krupp L 35 N 57
Rába Lo 329
Rába Special 64
Rába Super 59-60, 61, 62, 63, 271
Reitter 374
Reithoffer 48, 51-52, 53, 103-105
Renault 39, 43-46, 64, 116, 156, 223,
238, 240, 244, 321, 324, 325, 329
Rex, lásd Steaua

– S –

Sachs-SHB 264
Schlesanger 279
Schwarzkopf 363
Shell 95, 236
Siemens-Schneckert 126
Skoda 84, 311
Stabilo 209
Steaua »Rex« 21, 70, 87, 88-92, 94, 236,
335m 376
Steyr 51-52, 70-74, 84, 104, 133, 136-137,
217, 226, 227, 238, 247, 338, 340, 365
Steyr VII 72-73
Steyr XII 69, 70, 71-72
Steyr XII N 22, 40-41, 48, 53, 74
Steyr XX 71
Steyr 50 103
Steyr 55 260, 262

Steyr 200 103

Steyr-Daimler-Puch 70

Support 126

SzB, lásd Martin

Syrena 357

- T -

Técalémit 94, 335

T-Ford 49, 51-52, 53

Trabant 218, 275, 371

Tungsram 103

- V -

VARTA 101

VAZ 2101 264

Victoria 200 264

Volkswagen 260, 274

- W -

Wanderer 259, 334

Wanderer-Sachs 253

WM-21 Sóljóm 143, 156, 161-163, 166-
169, 275, 295, 296-305, 353, 356

WM K-14 349

- Y -

Yamaha XS 400 265

- Z -

Zenith 101

Zündapp 500 217

Zündapp KS 750 67, 98, 137, 211, 213,
217, 259, 265, 361

- ZS -

Zsiguli, lásd VAZ

Zsolnay 212, 345

Helynévmutató

– A –

224, 226, 230, 239, 277, 279

Andocs 52

Aranyod 361

– Á –

Cherson 166, 299–300

Chumaki/Csumaki 168, 169, 301, 356

Ágfalva 283

– CS –

– B –

Csorna 366

Csurgó 362

Csurog 151, 158, 185–187, 353, 354

Baja 284

Bakóca 14

Bar 297

Baranyaszentgyörgy 284, 287

Baranyavár 364

Barcs 9, 191, 200, 220, 229, 308, 360,
362, 364

Bácsföldvár 151, 154, 155–162, 172–175,
180–186, 187, 188, 295, 352–355

Báta 357

Bátaszék 328

Becse 181

Bergen-Belsen 280–281, 283

Berkesd 39

Bersagy 297

Bécs 229

Békéscsaba 277, 278, 362

Bogyoszló 197

Bonyhád 43, 57, 67, 224, 241, 323, 328,
331

Borovó 162, 165, 173, 247, 295, 358

Bölcske 320, 361

Börgönd 139

Budaörs 182

Budapest 9, 22–23, 24, 86, 91, 200, 220,

– D –

Darány 191

Dárda 258

Dnyeprodzserzsinszki 304

Doprienka 298

Dunaszekcső 56, 326, 328

– E –

Eszék 23, 155, 225

– É –

Érd 139

– F –

Facset/Facsád 349

Fajsz 56

Fehérvár-Sóstó 155

Felsőkövesd 287

Flensburg 280

- G -

Gaiszin/Gaisin 166

Galambok 220, 230

Graz 9, 308

- GY -

Gyöngyöspuszta 308, 362, 363

Győr 6, 25, 28-33, 36, 192, 193, 197, 216,

231, 318-319, 320, 350, 366, 367

Gyümölcsény 287

- H -

Hajdúnánás 139

Harkány 46, 52, 53, 54, 188, 224, 241,
324

Hird 365

Horgos 188

Hőgyész 225

- I -

Imola 197

Ingulka 297

- J -

Jelenia Gora 357

Jezierzany 296-297

Jobbaháza 28, 197, 366

- K -

Kaposszentjakab 286

Kaposvár 22, 23, 42, 43, 55, 76, 241, 323

Kassa 190, 231, 296

Kálmánca 9, 229, 360

Kecskemét 139

Kishajmás 287

Kocsord 297

Kolomea 296, 305

Kolozsvár 175

Komló 205-206

Kölesd 54, 55, 56

Körmend 280, 286

Kökút 308, 363

Krivoj Rog 151, 165, 167-170, 247, 301,
302-304, 355, 356, 358

Krivoja Osero 166

- L -

Lajosháza 190

Lábod 362

Lemberg 319

Lepsény 133

Letenye 322

Lipovacs 173

- M -

Magyarmecske 56

Magyarszék 42, 43, 323

Makó 277, 278

Marosvásárhely 282

Máriakéménd 315, 363

Mátészalka 216

Mátyásföld 139

Mecsekszabolcs 345

Mezőkovácsháza 277

Mihajlovka 298, 305

Mihályi 97

Mike 360, 361

Mohács 22, 28, 43, 49, 50, 76, 83, 194-

195, 224, 241, 284, 287, 315, 320,
326–327
Mosonmagyaróvár 13
Mozsgó 362

– N –

Nagyencs 58
Nagykanizsa 23, 42, 220, 225, 241, 242,
310–311, 322
Nagyszalonta 277
Nagyszeben 318
Nagyvárad 277
Nádudvar 139
Neu Danzig 298
Németbóly 13, 49, 128, 178, 191, 208–
209, 213, 214, 231, 245, 363–364, 370

– NY –

Nyikolajev 297, 299–300, 301
Nyíregyháza 329, 332
Nyomja 22, 49, 326–327

– O –

Orfű 214
Osterode am Harz 282

– Ó –

Óbánya 213, 370
Óbecse 172, 355

– P –

Paks 227, 238
Passau 282

Pereszadovka 297
Pervomajszk 305
Pécsvárad 213
Péterréve 185
Püspökladány 171

– R –

Rábatamási 28, 197

– S –

Sabác 173
Sárbogárd 328
Sásd 323
Sellye 56, 57, 76, 328
Siebenbrunn 355
Siklós 13, 23, 46, 224, 241, 322
Siklós-Vókány 322
Sikonda 208, 213, 323
Somogyvár 9, 14, 190
Soporoshj 169
Sopron 25, 283–284

– SZ –

Szabadka 23, 155, 225
Szabir 319
Szarajevó 162, 225
Szagy 287
Szászvár 43, 57, 287, 323
Szederkény 43, 49, 50, 241, 315, 363
Szeged 23, 36, 139, 155–156, 159, 183,
188, 225
Szekszárd 57, 62, 323, 328
Szentegát 14
Székesfehérvár 25, 220, 230, 379
Székesfehérvár-Sóstó 348

Szigetvár 98
 Szombathely 25, 58–59, 76, 134, 139,
 147, 155, 164, 165, 180, 241, 242, 297,
 305, 332, 366
 Szulok 190, 360
 Szutyiszka 297

– T –

Tatabánya 197, 213–214
 Temerin 151, 157–158, 353
 Temesvár 190, 277
 Ternowka 166
 Tékes 287
 Titel 156
 Tomakovka 168, 301
 Tortyogó 98, 99, 336
 Traiskirchen 103

– Ú –

Újvidék 154, 155–156, 181

– V –

Vajszló 56
 Vác 21, 374

Verbász 181
 Veresegyház 222, 245
 Versend 128, 363
 Veszprém 220, 230
 Vinnyica 166, 305
 Voznyeszenszk/Voznaszenszk/
 Woszaszensk 166, 298
 Vörösmart 364
 Vukovár 139

– W –

Winnica, lásd Vinnyica
 Wradijewka 166

– Z –

Zalaegerszeg 361, 366
 Zalaszentgrót 361
 Zaporozsje 301, 302
 Zenta 155
 Zombor 181
 Zwickau 78

– ZS –

Zsablya 154, 156

Névmutató

– A –

Abay Nemes Oszkár 378
 Adler Simon 343
 Adler Simonné Binetter Margit 343
 Almásy László gróf 72, 332
 Amberger 328
 Amberger János 328
 Amberger Jánosné 56
 Ambrus József 139
 Andrásovich István 351
 Angszter Emil 316
 Angszter Oszkár 316
 Andersson 144
 Andrell Tamás 8
 Apponyi gróf 221
 Arany János 341
 Arató Antal 316
 Armbrust 83, 194
 Armbrust Emilia 195
 Armbrust György 32
 Armbrust Ferenc 197, 213–214
 Armbrust György 198
 Armbrust Károly 198, 367
 Armbrust Lajos, ifj. 197, 367
 Armbrust Jakab 318
 Armbrust Mihály 318
 Armbruster 318
 Armbruszt Antal 194
 Armbruszt Antalné Fogel/Fogl Theresia
 Éva 194
 Armbruszt/Armbrust János 194–195
 Armbruszt Jánosné Reberics/Reberits
 Ágnes 195
 A. Sajti Enikő 351
 Asbóth 286

Auth Keresztély 253

Avramov Neco 355

– Á –

Ács Sándor 330
 Ádám János 251
 Ágoston András 333
 Ágoston József 143–144, 349, 382
 Árva Antal 298, 299–300

– B –

Babits Mihály 330
 Bajazetov Boriszharo 355
 Bajcsy-Zsilinszky Endre 153
 Bajka 129, 196, 345
 Bajka Balázs 338, 360, 365
 Bajka Miksa 118, 136, 137, 138, 178, 216,
 217, 231, 338, 358, 360, 364, 365
 Bajka Miksáné, lásd Varga Janka
 Bajka Péter 67, 341–342, 357, 359, 360
 Bajka Zsuzsanna 7, 345, 360
 Balassa János 322
 Balla Ernő 331
 Balogh 143
 Banka Pista 255
 Banna Valér 261
 Banna Zoltán 261
 Baranyi Mátyás 355
 Barbarits Lajos 323
 Baritz Lajos 278
 Barker, T. C. 318
 Barla 250
 Bartolovits Ferenc 366
 Batta 166

- Bazsó József 311
 Bazsó Sándor 311
 Bay Zoltán 348
 Bálint István 252
 Bálint Jenő 260
 Bálint Ottó 252
 Bálint Sándor 322, 334, 335, 338, 367, 376
 Bánkóvi Nándor 262–263
 Beck Béla 363
 Beck Béláné Morschauer Katalin 363
 Beck (Bérces) Tamás 363
 Beck Gyula 363
 Beck Menyhért 250
 Becker 255
 Becker Lajos 65, 331
 Becze Csaba, lásd B. Stenge
 Beer Sándor 288
 Bella István 162
 Bender Anna 119, 205, 208, 209
 Bender László 119, 205, 342
 Benedek 260
 Benedek Antal 354
 Benedek Lajos 335–336
 Benkovics 254, 343
 Benkovics Györgyi 254
 Benkovics Klára 254
 Benkő János 155, 162, 350
 Benkő Magdolna 185
 Benz, Karl 74, 228
 Benyovszky Móric gróf 13, 133, 221, 232
 Berán N. 134, 292, 293
 Berek/Berecz András 175, 354
 Beretvás Lajos 344
 Berta Károly 355
 Bese L. 179
 Besse 166
 Bezerédy Győző 347
 B. Horváth Csilla 310, 330
 Bibithy Horváth László 381
 Bidermann Andor báró 54
 Biedermann Imre báró 14
 Birinyi Zoltán 331, 339
 Biszak Sándor 7
 Bitto Ferenc / Bi Ferencz 175, 354
 Bíró Lajos 170, 304, 356
 Blaich, Fritz 332
 Bokor Péter 351–352
 Bokor Péterné Szegő Hanna 351
 Bokrétás András 287, 289, 380
 Borbély 170
 Boros Béla 83, 212, 252, 257, 259, 264, 342, 378
 Boros Gábor 257, 265
 Boros László 7, 83, 307, 333, 342, 377
 Boros Oszkár 259
 Boros Tibor 251, 261, 264
 Borovszky Samu 311
 Botka Ferenc (id.) 182, 353, 354, 354, 355, 359
 Botka Ferenc (ifj.) 352–354
 Bottlik László 254
 Bozsoki Maria 185
 Bóth Raymund 341, 353
 Bökönyi László 121, 253
 Bölöny Zoltán 349
 Börcsök Anna 359
 Bósz Attila 7, 309, 313, 314, 328, 332, 334, 342, 372
 Bósz Ádám 263
 Bragyás Emil 260
 Branlew Vaszei 355
 Braun Ernő 122, 150, 256, 270, 343, 352
 Braun Sándor (Braun Ernő apja) 343
 Braun Sándor (Amerikába kivándorló) 270
 Braun Sándorné Adler Ilona (Braun Ernő anyja) 343

Breicsanyi István 175

Bruhács János (késes) 122, 343–344, 378

Bruhács János (jogász) 344

Brüstl Dezső 140

B. Stenge Csaba 8, 307–308, 356, 381, 382

Burics/Burits 256, 260

Buru Marija 186

Buruc Rozalia 185

Butás Pál 355

Buzási (Breiner) Árpád 320

Bűsbarna László 340

– C –

Chikán Gábor 329

Christe, Joseph 335

Czehmann Jenő 261

Czirják I. Antal 22, 223

Czitkovics Ferenc 360

– CS –

Csató Tamás 331, 332

Csegezy József 143, 150, 164, 165, 173,
297, 349–350

Csehi Nándor 328

Cselényi József 365

Cseres Tibor 355

Csécsey-Nagy, lásd Losonczy

Csiki-Bénya László 179

Csiky László 169, 302

Csima Józsa 205, 209

Csima György 205–206

Csizsek 262

Csizsek Zoltán 348, 349, 350, 356, 382

Csonka János 235

Csordás Gábor 343

Csó Ferenc 168

– D –

Daimler, Gottlieb 375

Dajka István 329

Darvas Adolf 55, 328

Datolya 171

Davidovits Pál 314

Dánielisz Endre 341

Dárdai László 140

Dávidházy János 168, 301

Deák Ferenc 129

Deckmann János 254

Dedovácz László 255

Derkovits/Derkovics István 175, 354, 355

Derner József 76, 332

Dékány János 140

Dér Sándor 175, 355

Domján Károly 380, 288

Dózsa Gyula 175, 354

Dózsa János 354

Döbrössy László 367

Drenda Anna 310

Drenda Ferencné 310

Drenda György 310

Drenda József 11, 12, 230, 309, 310, 373

Drenda Józsefné Papp Rozália 310

Drenda Mihály 310

Drenda Mihályné Kruzslicz/Kruzlitz Anna
310

Dudás János 185

Dudás Mária 186

Dudás Pál 185

Dulánszky Jenő 279, 380

Dunlop, John Boyd 375

Dupp Bálint 186–187, 359

Dusnovics Ferenc 337–338

– E –

Eberhardt, Albert 378
 Eberhardt, Rudolf 378
 Eberhardt, Wilhelm 378
 Engi József 317
 Ercebján Kosto 355
 Erdei Ferenc 278
 Erdélyi Gábor 252
 Erdélyi János 252
 Erdősi Ferenc 313
 Esztergár Lajos 130, 131, 352

– É –

Éber Alán 114, 339
 Édenhoffer Gyula 212, 367
 Égető János 262, 345

– F –

Faluhelyi Ferenc 145
 Faragó Dénes 314
 Farbaki Iván 312, 330
 Farkas Antal 185
 Farkas György 197
 Farkas Györgyné Tibolt/Tibner Erzsébet
 Anna 197
 Farkas József 366
 Fábián József 312, 330
 Fábián Julis 185
 Fehér 355
 Fehér Endre 348, 350
 Fekete Miklós 378
 Fekete Tibor 251
 Festetics gróf 308, 363
 Feuerstahler Viktor 22, 41, 42, 43, 49, 50,
 326–327

Fiedler Mihály 234
 Flór József 58
 Forró Katalin 373
 Föglér Miklós 362
 Földes Mihály 259
 Földessy Dénes 358
 François-Poncet, André 283, 380
 Frankó Zoltán 252
 Fridrich Sándor 256
 Friedmann 254
 Frigyes főherceg 13, 221, 232
 Fritz 262
 Futász Olga 252
 Füle 170

– G –

Gaál Elekné, lásd Hauer Jolán
 Gaál György 53–54, 328
 Gaál Lőrincz 366
 Garay János 330
 Gaul Károly 310
 Gauzer Ádám 62, 330
 Gazdag István 324
 Gál Éva 310, 312, 330
 Gebauer Ernő 95
 Gerecsényi Károly 299–300
 Gerendai 252
 Gerendai Sándor 252
 Gerendassy/Gerendásy Sándor 169, 302
 Gergely András 351
 Gerő Ernő 352
 Gisitka Pál 184
 Goldbach József 260
 Gosztonyi Gyula 369
 Gosztonyi Péter 351
 Gothár Lajos 212, 367
 Gothár Lajosné, lásd Wohlmuth

- Göndör Sándor 56, 57
 Göring, Hermann 359
 Göbel Kálmán 316
 Graumann Gusztáv 53, 327
 Graumann Viktor 327
 Groszmann Vilmos 322
 Grósz Flórián 366
 Gruber Béla 259
 Gujzer Ferenc 362
 Guth Erzsébet 364
 Guth József 364
 Guth Márta 364
 Hauer Ignác 197
 Hauer Ignácné Farkas Karolina Etelka 197
 Hauer Jolán
 Hábel János 343
 Hegedüs 163
 Hegedüs István 357
 Heinrich 350
 Heinrich István 349
 Heller Jakab 319
 Heller Josephina sz. Deutsch Amália / Vogl Rozália 319
 Herenbacher Menyhért 363
 Herenbacher Menyhértné Hock Katalin 363
 Hernyák István 175, 355
 Hess Ervin 332
 Hevesi András 215, 370
 Héjjas Iván 268, 378–379
 Hilbert Károly 366
 Himmel Ferenc 231
 Hirth 49
 Hirth János 363
 Hirth János (buszvállalkozó) 326
 Hofmaiszter József 363
 Hoffmann László 123, 212, 345, 369
 Holti István 251
 Horthy Miklós 205, 214, 268, 280, 348
 Horváth Árpád 132
 Horváthné Jucika/Ancika 353, 354, 358
 Hosszú József 168, 301
 Hóman Bálint 202
 Hubay Attila 362
 Hubay Gábor 362
 Hubay Ildikó 362
 Hubay Kálmán 361
 Huber 61
 Huguenin 134, 291, 348, 381

– GY –

- Gyimesi József 162
 Györi László 93, 260

– H –

- Habon György 252
 Habsburg József főherceg 230
 Hais Taszilo 352
 Hais Tibor 132, 150, 155, 156, 158–159, 162, 173, 174–176, 178–180, 182–183, 187, 295, 296, 352, 354, 381
 Halász I. 184
 Hamerli 48, 133, 262, 325–326, 378
 Hamerli Antal 47
 Hamerli Imre 241
 Hamerli Iván 262
 Hamerli József 244, 316
 Hamerli Károly 316, 334
 Hanák Ignác 185
 Handrik 166
 Hangodi László 356
 Hauer Ignác 197
 Hauer Ignácné Trenk Mária Katalin 197

Hummel Lipót 360

- I -

Illyefalvi Lajos 317

Irinyi Sándor 308

Istokovits József 39, 321

Iszlay 251

Iszlay László 251

Izményi Aladár 116–117, 268, 340, 379

Izményi Ernő 340

Izményi Aladárné Horváth Anna 340

Izményi István 340

Izményi Istvánné Kiss Katalin 340

Izményi József 117, 340

Izményi Károly 340

Izményi László 340

Izményi Margit 340

- J -

Jakab 46, 322

Jakab Lenke 322

Janda 321

Jánossy János 320

Jánosy István 350

Járay Tamás 334

Járányi János 48

Jenei Károly 313

Jeszenszky gróf 225

Jordán Károly 308, 310

Jović Stevo 355

Jósa Béla 321

Jóváncai István 355

Józan Béla 253–254

Juhász István 64, 66, 260, 269, 330

Jurányi György 212

Jutasi Antal 256

- K -

Kalocsai Péter 317, 323, 329

Kappelmayer Ádám 328

Karg Norbert 259

Kari Vince 255

Kanner Amália 360

Kaposi Zoltán 372

Karlínger Gy. Tihamér 357–358

Karlínger Kinga 357–358

Kádár János 278

Kálóczy István 318

Károlyi Emil 20, 314

Károsi Zoltán 316, 372

Kárpát Sándor 356

Keksz Edgár 182

Kelemen Andor 178, 358

Kelemen Gizella 252

Kemecsu Lajos 373

Kemény Gyula 289, 380

Kemiesky Anna 185

Kercza Károly 336

Kerek Sándor 256

Keresztes-Fischer Ferenc 349

Keresztes Vince 363

Kertész Endre 212, 369, 378

Keserű János 378

Kesjár Sándor 288, 380

Kis Ács Ferenc 255

Kis-Bócz Mihály 170, 304, 356

Kis János 355

Kis Sándor Olga 169

Kismarosi 302

Kiss Andor 322

Kiss Géza 328

Kiss János 256

Kiss Jánosné 248

Kiss Jenő 253

- Kiss Lajos 227
 Kiss László 150, 227, 269, 270, 352
 Kiss Sándor 185
 Klein József 57–58
 Kleisz Nándor 42, 43, 322, 323
 Klempa Sándor Károly 361
 Klompáner Ferenc 366
 Knap Aloizia 190
 lásd még Passuth Sándorné
 Kneller Antal 323
 Knumsky Tima 355
 Koczás Gyula 140, 141, 145, 146, 163,
 348–349, 351, 352
 Kodály Zoltán 219
 Kodolányi János 328
 Kokas Ernő 366
 Kokas György 366
 Kokas Ilonka 213, 366
 Kollár Lajos 256
 Kolonics Ferenc 175
 Konkoly-Teghe Aladár 286, 380
 Kontra Vince 43, 323, 328
 Kovacsics Antal 372
 Kovács (fogorvos) 259
 Kovács András 355
 Kovács Elek 140, 144
 Kovács Istvánné 366
 Kovács János 353, 355
 Kovács József 330
 Kováts Lajos 349
 Kóbor Magdolna 360
 Kóczián Andrásné Szentpéteri Erzsébet 8,
 36, 308, 310, 311–314, 317, 373
 Kölber 236, 311, 313
 Kölber Alajos 23
 Kölber Fülöp 21
 Könczöl 261
 Könnyű József 326, 329
 Köszi 256
 Köves Gusztáv 91, 93
 Kraft János 336
 Kramfart 288
 Krassó Dömötör 273–274
 Krassó Sándor 7, 307, 321, 325, 329, 330,
 378, 379–379
 Krasznai József 253
 Krasznai Károly 253
 Krausz Samu 256
 Krautszak/Krautsak (Krautsack) Ferenc/
 Ferencz 12, 230, 372
 Kránitz Pál 366
 Krenner Miklós 348
 Krüdy 166
 Kubinyi Elek 364
 Kun 302
 Kurilla István 175
- L –
- Lajkó 264
 Lajos, II., király 318
 Laković 354
 Lauber 7
 Lábady, lásd Nusser
 Lábassy 246
 László Andor 366
 László István 381
 László Péter 331
 Lebeda, Alois 104
 Lebherz 311
 Lehmann Ferenc 315, 321, 322, 324, 325,
 326, 327, 328, 329, 330, 331, 377
 Lengyel József 349
 Légvári (Lubascsik/Lubastyik) Sándor
 175, 354, 355
 Lélek 171

Liebentür János 360
 Linder Béla 234
 Liptai Jenő 361
 Littke József 316, 378
 Losonczy István 350
 Losonczy Istvánné Csécsy-Nagy Éva 350–351
 Lubascsik/Lubascsik, lásd Légvári
 Lundstedt, Anders Vilhelm 148–149, 352
 Lutonszky Ernő 212, 227, 333–334
 Lutonszky Zoltán 332–333, 334, 337

– M –

Madarász József 315
 Magyar Ferenc 263
 Majláth György gróf 13
 Majláth Mihály 79–80, 83, 85, 227
 Makay Mária 212
 Makra Zsolt 145
 Mammel 49
 Marsay Andor, lásd Márovits
 Martini 168
 Martinovics/Martinovits Ferenc 185–186
 Marton Pálné Szomoró Zsuzsa 364
 Marty István 259
 Matievits Gyula 18, 313
 Mattyasovszky Jakab 379
 Mattyasovszky Jakabné Zsolnay Teréz 379
 Mattyasovszky Péter 369
 Mattyasovszky-Zsolnay Péter 150, 212, 352, 369
 Mattyasovszky-Zsolnay Péterné hg. Maria Antoinette Sulkovska 369
 Mattyasovszky Zsolnay Tibor 317, 379
 Mattyasovszky-Zsolnay Zsolt 317
 Matuska Márton 359
 Mayer Gusztáv 133
 Mayer Mihály 8
 Mayer Vilmos 225, 311, 372
 Mándics Lajos 355
 Mária Terézia királynő 25
 Márovits/Márovics Andor 241, 316, 324
 Mátics István 366
 Mátyás király 229
 Märklin, Theodor Wilhelm Friedrich 339
 Megyeri Anna 322–323
 Mendöl Zsuzsanna 314, 344
 Mester 170, 341
 Mestrits 133, 176, 219, 249, 286, 347
 Mestrits Andor 145
 Mestrits Endre 139, 140, 212, 236
 Mestrits Endréné Ida 212
 Mestrits Jenő 93, 315, 316–317
 Mezey Hubert 297
 Mihályi István 259, 366, 368
 Miklósvári Zoltán 325
 Mikula Ferenc 175, 354
 Mirilov Iván 355
 Miskolczi József 103
 Misura Mihály 21, 23, 236, 239
 Moharosné Sas Zsuzsanna 362
 Molière 36
 Molnár Margit 346
 Montenuovo Nándor herceg 13, 221, 232
 Montenuovo, Wilhelm von 364
 Montgomery, Bernard 281
 Mónos Ferenc 140
 Mózessy Gergely 346
 Müller 260
 Müller, Adolf 101

– N –

Nagy Ferenc 184
 Nagy Imre Gábor 326, 347

Nagy János 254–255
 Nagy József 321
 Nagy Klára 251
 Nagy László 179
 Nagy Mátyás 175
 Nemeskéri 264
 Nendtvich Andor 130, 131, 202, 233, 324,
 346, 367
 Neumann Sándor 22, 63, 223, 330
 Négyesi Pál 332, 333
 Németh György 185
 Novák József/József 175, 354
 Novák Viktorija/Vigtorija 185
 Nusser (Lábady) Antal 345

– O –

Ocskay Zoltán 347
 Ollé Vilmos 355
 Opel, Adam 77
 Orosz Béla 381
 Osváth Imre 45
 Oszwald Ottó 330

– Ö –

Öhmüller/Öhlmüller Ferencné Teréz 122,
 261
 Ölveczky 302

– P –

Pagáts Pál 139, 143, 348, 349, 350, 351
 Panner Anna 366
 Papp 259
 Papp Dezső 251
 Papp István 251–252
 Paradisz Mária 185

Paruseff 263
 Paschut Sándor 190
 Pasics Barbara
 Pasuth, lásd Varga Ferencné
 Pasuth Amália, lásd Pfeffer
 Passuth Ludovica Rosina 360
 Passuth Sándor 360
 Passuth Sándorné Knap Aloizia 360
 Pataki (gépkocsivezető) 270
 Pataki (kereskedő) 255
 Patton János 212, 369
 Páll Ödön 316
 Pánn 319
 Petrovics Jenő 116, 340
 Péntes János 349
 Péteri Elemér 185
 Péteri Mária 360
 Pfeffer Jánosné Pasuth Amália 360
 Piatsek József 345
 Pihurik Judit 351
 Pilch Andor 231, 250, 376–377
 Pintér János 360
 Pintér József 153, 157, 159, 173–174,
 175, 180–181, 182, 184, 188–189, 354
 Pintér Józsefné Rózsika 188–189
 Pintér Magda 188
 Pírgl Boldizsár 122, 256
 Platz Lajos 251
 Podhadszky Andor 140, 349
 Porsche, Ferdinand 70
 Póder Anna 366
 Prekácza István 119, 205, 206, 341
 Prekácza Judit 341, 370
 Puhr Ferenc 250, 377
 Puiquerez, Émile 335
 Pusztay Rezső 323

- Q -

Quintus Konrád 261, 378

- R -

Radics Lőrinc 234

Radovan, Vorgučić 173

Rakić Milan 354

Rakity Dusan 355

Rasmussen, S. 318

Rauch János 324

Rayman János 7, 307, 309, 311, 348,
380-381

Radics Lőrincz 223

Radnay 304

Rákosi Mátvás 219, 279

Ráth Mihály 339

Reberich/Reberics/Reberits Mátvás 195

Reberich Mátvásné Petrovics/Petrovits
Ágnes 195

Reiber Antal 144

Reiber Jenő 140

Reich 311

Reichenauer Imre 220, 232, 234

Reithoffer, Josef 103

Reitter 21, 236, 374

Rendereczky Lajos 256

Réczey 166

Révész György 378

Richter János 316

Rihmer László 212, 369

Rizsovszkyné 366

Rolski, Tadeusz 150, 214, 352, 357-358

Romeisz György 241

Rommel, Erwin 259

Romváry Ferenc 347

Rostás Géza 233

Rozvány György (id.) 118, 277-290, 341

Rozvány György (ifj.) 8, 307

Rozs András 347

Rózsa Máté 157, 159-160, 353, 354, 355

Rózsa Mihály 184

Rózsa Sándor 354

Rózsás János 363

Rösler 196, 367

Rösler Károly 178, 217, 218, 231, 358,
360, 365, 367

Rudle Ignác 234, 330

Ruepprecht János 234, 330

Rusz Zsuzsanna 309

- S -

Saljapin, Fjodor Ivanovics 287

Sarnyai Jozsef 175

Sas Béla 340

Sas Gyula 362

Sas (Schumann) Béla 362

Sas (Schumann) Géza 116, 362

Sas (Schumann) Gyula 116, 269, 330-
331, 340, 362, 372

Sas Gyuláné Rónai Lenke 362

Sas István 363

Sas János 308, 342, 361, 362, 363

Satzger Keresztély 140

Schäffer Albert 122, 256

Schäffer Mária 256

Scheiber Pál 320

Schener/Schenz Mária

Schipperth János 364

Schmelzer-Pohánka Éva 346

Schmidt József 363

Schmura 61

Schreiber 270

Schreiber Gyula 266-268

Schreiber Jenő 266–268, 378
 Schreiber Rezső 267
 Schreiber Szigfrid 266–268, 378
 Schuhmann György 362
 Schuhmann Györgyné Fögler Teréz 362
 Schuhmann János 362
 Schuhmann József 362
 Schulik Ferencz 366
 Schultz Johanna 363
 Schwartzkopf Albert 191–192
 Schwartzkopf Albertné Schuler Johanna 192
 Schwartzkopf János Gábor 192
 Schwartzkopf János Gáborné Till Rozália/
 Róza Ludmilla 192
 Schwara Nándor 286
 Schwarzkopf Albert 363
 Schwarzkopf Amália 364
 Schwarzkopf Anna 364
 Schwarzkopf János 363
 Schwarzkopf Mária 363
 Schweitzer Gábor 317
 Schwere Imre 184
 Schyhmann, lásd Schuhmann/Schumann
 Sebestyén János 63
 Semiç Stevan 355
 Seres 302
 Serlei Frigyes 168, 301
 Sickinger 220, 232
 Sikorsky Tádé 317
 Sikorsky Zsolnay Miklós 317
 Simai 341
 Simon Gyula 189
 Sisitka Pál 184
 Sitkei Ferenc 376
 Sonkoly Károly 345
 Spitzer Jakab 93
 Stefán Henrik 326

Steib György 314, 331
 Stevan, Zaharijev 173
 Süge Mihály 354

– SZ –

Szabo Teréz 185
 Szabó Borbála 366
 Szabó Miklós 356
 Szabóné Izményi Éva 340
 Szabó Pál 355
 Szabó Pál Zoltán 145
 Szakács János 298–299
 Szakonyi Lajos 324, 331
 Szalai Erzsébet 366
 Szálasi Ferenc 251, 280
 Száraz Erzsébet 377
 Szekefi Gyula 202
 Szentgyörgyvári K[ároly] 46, 322
 Szentpéteri, lásd Kóczián
 Széchenyi Imre gróf 14, 221, 232
 Szép Gyuláné 184
 Szép Lajos 184
 Szieberth Károly 364
 Szigeti 176
 Szily Kálmán 166, 298–299
 Szirtes Gábor 342
 Szita László 309–310, 330
 Szkladányi Péterné Simonfai Mária 340–
 341
 Szobránc 302
 Szomor György 364
 Szomor László, lásd Szűnstein
 Szörényi 167
 Szremko Ferencz 186
 Sztálin, Jozsif Visszarionovics 352
 Sztroák Kálmán 131, 132
 Szűnstein Hilda 364

Szűnstein Imre 364
 Szűnstein János Lajos 364
 Szűnstein József 364
 Szűnstein Magda 364
 Szűnstein Margit 364
 Szűnstein Nándor 364
 Szűnstein (Szomory) László 364
 Szűcs Zoltán 347

– T –

Taizs József 241, 316
 Takács János 320
 Takács Lajos 175, 354
 Takács László 297
 Takács Pál 355
 Takács Péter 185
 Tamás Kálmán 117, 206, 341
 Tamás Melanie 117, 341
 Tapolcsányi János 175
 Tarnik 120, 222, 342–343, 374
 Tarnik Béla 234, 342
 Tarnik István 343
 Tarnik Károly 342
 Tarnik Károlyné Ilonka 342
 Tarnos 168
 Tarnóczi Rozália 364
 Tarnóczky Attila 323
 Tánczos Babi 212
 Telfel 261
 Thán 259
 Tegzes Béla 324
 Teleki Júlia 355
 Thirring Gusztáv 329
 Tiborc Elekné, lásd Varga Mária 360
 Tichy György 370
 Tichy Teréz 370
 Till Antal 192

Till Antalné Winkler Mária 192
 T. Mérey Klára 372, 389
 Toldi András 175, 354
 Tomor László 302–304, 356, 382
 Topalits Imre 366
 Topalits Imréné, lásd Armbrust Emilia
 Tóth Béla 310
 Tóth József
 Tóth László 255
 Tóth László (autószerelő) 371
 Tóth Sándor 326
 Tóth Zsolt 368
 Trapp (fuvaros) 262
 Trapp (német pék) 281
 Trapp János 262
 Trebbin Ágost 8, 315, 321, 323–324, 326, 334

– U –

Uj/Újj István 175, 354
 Ujszászy György 302
 Urbán Tamás 334

– Ú –

Újvári László 354

– V –

Vadász István 350
 Vadász Klára 263
 Vadnay Margit 365
 Vadnay Zoltán 365
 Valatin Béla 324
 Varga Amália (Mária Magdolna) 360, 361
 Varga András 185
 Varga Boldizsár 359–360

- Varga Boldizsárné Resonya Anna 360
 Varga Eszter 364
 Varga Ferenc (dédapa) 9, 190, 229, 360, 373
 Varga Ferenc (nagyapa testvére) 360
 Varga Ferenc (nagyapa testvérének fia) 361, 362
 Varga Ferenc (hentes) 233
 Varga Ferenc (mohácsi gépgyáros) 314
 Varga Ferencné Passuth/Pasut/Pasuth/Paschutt Terézia 117, 120, 229, 345, 360
 Varga Ferencz József 185
 Varga Ilona (Lonci) 53, 178, 210, 216, 217, 231, 358, 360, 364–365
 Varga István (délvidéki mérnök) 172–173, 358
 Varga István (állítólagos rokon) 229
 Varga Istvánné (délvidéki), lásd Horváthné
 Varga [Johanna] Janka 53, 129, 136, 216, 217, 225, 231, 340, 360, 364, 365
 Varga János 190
 Varga Jánosné Molnár (Horvát) Katalin 190
 Varga Judit 211, 360
 Varga Károly 157
 Varga Koppány 361
 Varga László 7, 178, 196, 216, 217, 218, 231, 314–315, 341, 358, 360, 365, 371
 Varga Lászlóné Szödenyi Nagy Éva 118–119, 365
 Varga Magdolna Mária 364
 Varga Margit 361
 Varga Mária 360
 Varga Mária Magdolna 360
 Varga Teréz 308, 360, 362, 363
 Varga Zsolt 360, 365
 Vargha Dezső 346
 Vasváry Ferenc 316
 Vass György 58
 Vejtei Miklós 315
 Verne, Jules 240
 Vertán Emil 259–260, 378
 Végvári, lásd Légvári
 Vékássy Alojz 171
 Vértesi Frigyes 131–132, 177–178, 202, 212, 346, 352
 Vinkovics Ferensz Vidám 354
 Virág Ferenc 316, 352
 Virágh Istvánné, lásd Hauer Ignácné
 Virágh József 220, 232, 234, 372
 Virágh Kálmán 366
 Visnya Ernő 316
 Vöjcsei Vendel 366
 Vörös László 351
 Vörös Vince 378
 Vukelič Palyo 355
- W –
- Wass Albert 282
 Weber, Max 150, 352
 Weinpert Péter 330
 Weis Gyula 375
 Wensovsky József 262
 Werb József 45
 Werndorfer János 49, 326
 Wigan József 120
 Wille, Hermann Heinz 317
 Wohlmuth Gertrúd 320–321
 Wojdits György 134
- Z –
- Záletzky János 360
 Zámbo Dezső 381

Záray Károly 317
 Zbornók Márton 184
 Zechmeister Károly 25, 317
 Zeke Béla 355
 Zichy Gyula gróf 13, 221, 223, 232
 Zidarits 178
 Ziegler Ferenc 261
 Zinkovics Ferenc 175
 Zlehovszky György 340
 Zotka Sándor 184
 Zöldi László 351
 Zupka András 372
 Zupka Lajos 9, 11, 23, 220, 222, 224, 230,

239, 308, 311, 372

Zupka Margit 308

– ZS –

Zsabokorszky Jenő 323
 Zsámboki 302
 Zsibrik Magda 251
 Zsigmond Endréné, lásd Bajka Zsuzsanna
 Zsivko Katalin 366
 Zsolnay 365
 Zsolnay Miklós 13, 221, 232, 379
 Zsolt Miklós 41

14181/16

Megjelent: a HÁZMESTER '98 Kft. kiadásában.

ISSN 1788-3490

ISBN: 978-615-80137-2-7

Felelős kiadó: Andrell Tamás ügyvezető

HÁZMESTER '98 Kft.

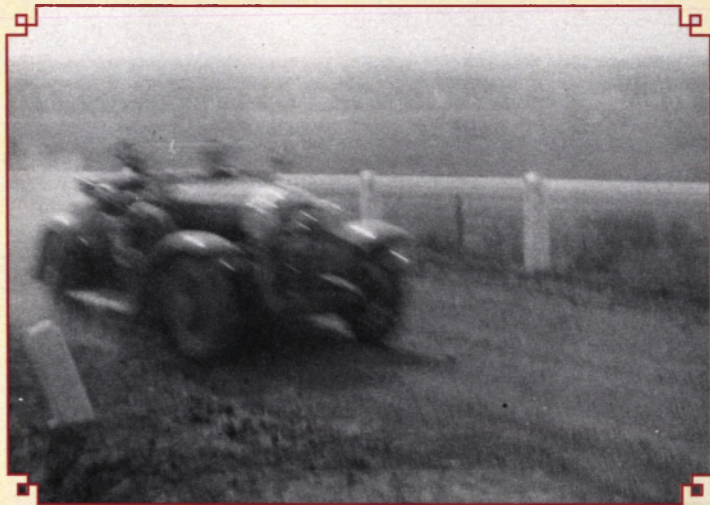
7622 Pécs, Légszeszgyár u. 36.



Ifj. Varga Gyula versenyz



Az 1941-ben született szerző az egykori »Garázs« bűvöletében nőtt fel; a Nagy Lajos Gimnáziumban (s persze a Konzervatóriumban) töltött középiskolás évei végéfelé kezdte érdeklődésében felváltani a technikát és mechanikát a bölcselekedő gondolkodás. Szülei kizsákmányoló megbélyegzettsége okán tizenhárom hónapot csillésként a Szent István aknánál töltve, majd innen munkás gyanánt a miskolci bányaművelő szakra felvéve jutott vissza Pécsre, ahol jogból 1965-ben doktorált. Azóta a Magyar Tudományos Akadémia Jogtudományi Intézetének jogfilozófus kutatója; ma kutató professor emeritus. Egyetemi tanár az Eötvös Loránd Tudományegyetem jogi karán lett. Alapításától (1995) a Pázmány Péter Katolikus Egyetem Jogbölcseleti Intézetének vezetője; ma professor emeritus. Széchenyi-díjas (2013). Fél száznyi magyar, angol és egyéb nyelvű könyvének, nagy számú tanulmányának zöme a Magyar Elektronikus Könyvtárban és/vagy az academia.edu, a research.gate, a philpapers.org s az ssrn.org tárhelyein hozzáférhető.



Ifj. Varga Gyula versenyzett is, segédkezett is pécsi autóversenyeken
(saját felvételek)



Id. Varga Gyula (1945 körül)

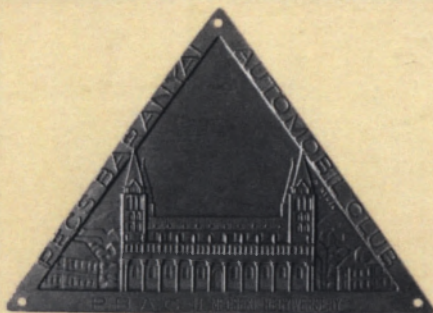


Ifj. Varga Gyula (1929 körül)

Ipartörténet, várostörténet, polgárság-történet – egyetlen metszetben: egy család fél évszázadának tükrében, ami a kocsigyártó nagyapának a XIX. század utolsó éveiben Pécsre érkezésétől tart az államosítással történő megsemmisítésig. Közben a batárból busz lesz, az apától átvett karosszériagyárból a déldunántúli automobilizmus fontos tényezője, járulékként együtt márkaképviselettel, üzemanyagellátással, javítással s garazsirozással. A két háború közti Pécs utcaképében így többek közt a közfeladatot ellátó (s persze a magánjellegű) Varga-produktumok esztétikuma is tükröződik. Családtörténeti kiágazásként ezek tárgyalásába ágyazódik az anyai nagyapa hasonló győri vállalkozása, az apa szakmai énjének továbbviteleként pedig a pécsi autó- és motorversenyzés úttörő időszaka, valamint – más pécsiekkel együtt – a második világháborús katonai repülésbe történő, drámai mozzanatoktól sem mentes bekapcsolódása. Amit pedig légkörben, a polgári Pécs mentalitásában jelez mindez, nem más, mint békés együttműködő közeg, melynek dolgos szereplői harmonikusan tudták megélni kereszténységüket s magyarságukat.

A szerző múltidézését néhány felkért külső feldolgozás, emlékezés teszi kerekébbé.

Az államosítás mindent elsöprésre ítélt. Az utókor szerencséjére magángonddal mégis számottevő adalék (dokumentum s fénykép) meg tudott őrződni, amit kiegészíthettek későbbi kutatások. Ezek csaknem teljességébe enged bepillantást a könyvhöz mellékelt DVD.



Versenyp plakett (Pécs-Baranyai Automobil Club,
1938 körül)